TREŚĆ:

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. Leon Godlewski.

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK IV | GDYNIA 5 maja 1935 r. | NR. 13

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Referat Prasowy, ul.** Świętojańska 56, tel. 26-02.
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415. — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

Wystawianie t. zw. czystych konosamentów wzamian za rewersy

Zdarza się nierzadko w porcie gdyńskim, tak samo zresztą jak i w portach obcych, że załadowca towaru (którym jest najczęściej ekspedytor portowy) żąda od armatora, względnie maklera, agenta lub kapitana statku, wystawienia tzw. czystego konosamentu, wzamian za pisemne zobowiązanie, iż załadowca pokryje mu wszelkie straty, mogące wyniknąć z tego tytułu, czyli tzw. rewers. Zdarza się to zwłaszcza w tych wypadkach, gdy załadowca nie ma już czasu na usunięcie pewnych braków w opakowaniu towaru, względnie na stwierdzenie znaczenia tych braków przez rzeczoznawcę — a braki zostały stwierdzone przy przyjmowaniu towaru na statek i uwidocznione na tzw. kwicie sternika (mate's receipt). O ile chodzi o pewne przykłady praktyczne, mogą to być np. przesyłki mebli w skrzyniach, które zostały zamoczone skutkiem deszczu — ekspedytor powiadomiony jest jednak przez eksportera, że w skrzyniach znajduje się duża warstwa trocin, wobec czego wierzchnie zamoczenie skrzyni nie uszkodzi zapakowanego w niej mebla. Może zdarzyć się również, że oficer statku przyjmujący towar i wystawiający wyżej wspomniany kwit sternika, uzna pewne opakowanie za słabe dla danego transportu morskiego — załadowca jednak wie dobrze, że eksportująca fabryka opakowuje swój towar w sposób zupełnie dostateczny dla transportu morskiego a jedynie ten sposób opakowania nie jest jeszcze znany i wypróbowany przez dany statek. Podobnych przykładów praktycznych możnaby podać cały szereg.

Wspólną ich charakterystyką jest dobra wiara załadowcy (ekspedytora), któremu zależy na otrzymaniu czystego konosamentu pozbawionego jakichkolwiek wzmianek o uszkodzeniu wzgl. złem opakowaniu towaru — albowiem tylko na podstawie czystego konosamentu może uzyskać akredytywę bankową względnie efektywną zapłatę za wysłany towar.

Zanim przejdziemy do omówienia szeregu kwestyj prawnych wiążących się, wzgl. wynikających z wyżej podanej praktyki, celowem będzie zacytowanie pełnej treści tzw. rewersu, używanego w porcie gdyńskim:

„dot.: s/s (nazwa statku) z Gdyni do (nazwa portu przeznaczenia) konosament Nr.

Powyższym statkiem wysłaliśmy:

. . . .

i kwit sternika zaopatrzony jest w następującą wzmiankę:

. . . .

Prosimy WPanów o wydanie czystych konosamentów t. zn. bez umieszczenia w nich powyższej wzmianki.

Za wszelkie konsekwencje, mogące powstać w związku z nieumieszczeniem wymienionej klauzuli na konosamencie, odpowiadamy naszą firmą, oraz obowiązujemy się na pierwsze żądanie, bez kwestjonowania, wypłacić WPanom odnośną sumę, która zostanie od Nich zażądana."

Pomijając stylizację rewersu, operującą terminami nieprawniczemi („odpowiadamy naszą firmą") który to szczegół jest zresztą drugorzędny wobec zasady przyjętej również i

przez Polski Kodeks Zobowiązań, że „w umowach należy raczej badać jaki był wspólny zamiar stron i cel umowy, aniżeli opierać się na dosłownem znaczeniu wyrazów" (art. 108 K. Z.). —

Zbadać trzeba zasadniczą kwestję, jakie konsekwencje prawne i faktyczne pociąga za sobą wystawienie tzw. czystego konosamentu wzamian za wyżej podany rewers.

Wedle § 642 niemieckiego kodeksu handlowego, którego księga IV, obejmująca przepisy dotyczące handlu morskiego, została utrzymaną w mocy na podstawie art. XXIV przepisów wprowadzających do polskiego kodeksu handlowego, obowiązany jest kapitan statku po ukończeniu każdego poszczególnego załadunku, wystawić załadowcy niezwłocznie konosament za zwrotem prowizorycznego potwierdzenia odbioru towaru na statek, czyli wyżej wspomnianego kwitu sternika. Dodać jeszcze należy, że wystawienie konosamentu może nastąpić za zgodą załadowcy również co do towarów, które jeszcze nie zostały załadowane na statek, lecz jedynie przyjęte do transportu morskiego (received for shipment).

§ 643 zawiera instrukcyjne przepisy co do treści konosamentu, wymieniając pod pkt. 7, że konosament zawiera oznaczenie załadowanych wzgl. przyjętych do transportu towarów, ich ilości, oraz znaków.

Wedle zasady przyjętej przez niemiecki kodeks handlowy, konosament jest imienny, jednakże na żądanie załadowcy wystawia się go albo na zlecenie załadowcy, albo poprostu na zlecenie, która to forma jest najczęściej przyjęta w morskim obrocie handlowym.

Wedle § 647 oddanie konosamentu powoduje te same skutki, co oddanie ładunku. — W świetle tego postanowienia uwypukla się bardzo silnie charakter konosamentu, jako papieru wartościowego. Tradycja tego papieru pociąga za sobą nietylko przejście własności towaru, lecz również przelew praw co do samego dokumentu, czyli innemi słowy nietylko przelew praw rzeczowych, lecz również i przelew zobowiązania, wynikającego z dokumentu. W ten sposób właściciel konosamentu rozporządza za pomocą tego dokumentu towarem, na który on opiewa. Wykonuje przytem faktyczne władztwo nad towarem przez kapitana statku, na którego pokładzie towar się znajduje, wzgl. przez inny organ wykonawczy armatora (przewoźnika), jeżeli przewożone drogą morską towary znajdują się np. w magazynie należącym do tego ostatniego.

§ 651 zawiera ważny przepis, na podstawie którego konosament jest miarodajny dla stosunku prawnego pomiędzy armatorem (przewoźnikiem) a odbiorcą towaru. W szczególności, oddanie towaru odbiorcy, winno następować wedle treści konosamentu, przyczem armator jest odpowiedzialny w stosunku do odbiorcy towaru za zgodność oznaczenia przejętych towarów, podaną w konosamencie (§ 652) z tem, że odpowiedzialność armatora ogranicza się do zwrotu różnicy, wynikającej z niezgodności towarów z oznaczeniem podanem w konosamencie.

Przez oznaczenie towarów (Bezeichnung der Güter) rozumie się, wedle przeważającej opinji, oznaczenie towarów podług rodzaju, gatunku i stanu.

Na podstawie § 653 ma zastosowanie wyżej podana odpowiedzialność armatora także i w tym wypadku, gdy towary zostały oddane do transportu morskiego w opakowaniu wzgl. w zamkniętych naczyniach. Jednak w takim razie armator odpowiada za zgodność oznaczenia towarów jedynie tylko wtedy, jeżeli na podstawie staranności porządnego kapitana statku mógł dowiedzieć się o niezgodności oznaczenia. Należy dodać, że pod zamkniętemi naczyniami rozumie się takie opakowanie, jak wino w beczkach, kawa w workach, tytoń w zwojach itd. Jeżeli towary oddano nie kapitanowi statku, lecz wprost armatorowi lub jego zastępcy (maklerowi, agentowi), w takim razie na miejsce staranności porządnego kapitana statku wstępuje staranność porządnego armatora, maklera, agenta itd.

Od powyższej odpowiedzialności z konosamentu zwalniają armatora przepisy §§ 654 i następne w tym wypadku, jeżeli armator wzgl. jego zastępca zamieści w konosamencie t. zw. klauzule zwalniające, stwierdzające, że zawartość jest nieznaną (contents unknown) że nieznaną jest ilość, miara i waga (quantity, measures, weight unknown) wzgl. klauzule, stwierdzające zwolnienie od odpowiedzialności za połamanie, wyciekanie i uszkodzenie. — Klauzule te w razie zamieszczenia ich w konosamencie, zwalniają armatora od gwarancji wymienionej w § 652 jednakże tylko wtedy, jeżeli kapitan statku wzgl. osoba, za którą armator (przewoźnik) jest odpowiedzialny, nie ponoszą winy w odnośnem uszkodzeniu wzgl. braku. — Dla porządku należy zaznaczyć, że na podstawie innych klauzul zamieszczonych w umowie frachtowej (charter) i recypowanych przez konosament jak np.: „the ship is not responsible for loss or damage caused by insufficient packing", lub „the ship is not responsible for accidents of whatsever kind", również i od tej odpowiedzialności może się armator praktycznie uwolnić.

Najważniejszą jednak zasadą dla interesującego nas zagadnienia jest przepis § 658, który postanawia, że obowiązkiem kapitana (wzgl. armatora lub jego innego pełnomocnika) jest zaznaczyć w konosamencie braki towaru w tym wypadku jeżeli załadowane zostaną towary, których uszkodzenie, zły stan, albo złe opakowanie są widocznemi. W razie przeciwnym odpowiada on odbiorcy to-

waru nawet wtedy, gdy konosament zaopatrzony jest w klauzule zwalniające od odpowiedzialności za połamanie, wyciekanie i uszkodzenie.

Zasada wyrażona w § 658 niem. kodeksu handlowego uwydatnia różnicę, jaka zachodzi pomiędzy czystym konosamentem (clean bill of lading) a konosamentem zawierającym jedną z uwag wyżej wspomnianych. Formularz konosamentu czystego zawiera oświadczenie, iż towary zostały załadowane w widocznie dobrym stanie (in apparent good order and condition.) Oświadczenie takie jest b. ważne albowiem uzasadnia odpowiedzialność gwarancyjną armatora, przewidzianą w § 651, wynikającą z treści konosamentu, (odpowiedzialność skrypturalna).

Jeżeli zatem towary załadowane na statku wykazują w chwili przyjęcia ich czy to uszkodzenia, czy też zły stan (pod którym rozumieć należy nietylko stan, który można ogarnąć wzrokiem, lecz również innemi zmysłami, jak np. powonieniem) oraz złe opakowanie, jest obowiązkiem armatora uwidocznić te momenty w konosamencie. Ustawa nie przewiduje jednakże żadnej innej sankcji za niedopełnienie tego obowiązku, jak tylko obowiązek zwrotu różnicy wynikający z § 651.

O ile więc chodzi o postanowienia prawa morskiego, można uznać, że dopuszcza ono wystawianie czystego konosamentu i to nawet w tych wypadkach, w których konosament nie powinien być „czystym" — czyli innemi słowy powinien zawierać wyraźne oświadczenie o wadach towaru. W tym kierunku idzie również jurysprudencja prawa morskiego. (Charakterystycznem jest, że o ile w pierwszem wydaniu komentarza Schapsa do IV księgi niem. kodeksu handlowego powyższa odpowiedzialność oznaczoną była mianem odpowiedzialności karnej (Strafhaftung), o tyle już w II wydaniu tego bezsprzecznie najpoważniejszego i najbardziej miarodajnego komentarza prawa morskiego spotykamy określenie, iż odpowiedzialność za niepodanie widocznych wad towaru w konosamencie jest odpowiedzialnością jedynie gwarancyjną (Gewährleistungshaftung), której rozmiary mieszczą się w ramach różnicy wartości, stypulowanej w ust. 2 § 652). — Niema zatem zastosowania odpowiedzialności z tytułu winy (ex delicto wzgl. quasi ex delicto) lecz jedynie odpowiedzialność z tytułu umowy (ex contractu).

Celem określenia tej odpowiedzialności rozróżnić należy osoby wystawiające czyste konosamenty wzgl. je podpisujące. Nie ulega wątpliwości, że jeżeli konosament taki wystawia armator, zdaje on sobie sprawę z zobowiązania, które na siebie przyjmuje wzgl. z rozmiarów odpowiedzialności, którą może ponosić. Inaczej się jednak przedstawia sytuacja prawna w tym wypadku, gdy konosament czysty wystawia makler wzgl. kapitan statku.

Ponieważ pełnomocnictwa maklera wzgl. agenta są w tym wypadku najczęściej określane odnośnemi umowami, interesującą jest jedynie kwestją odpowiedzialności kapitana a to w związku z przepisem § 511 niem. kodeksu handlowego, który postanawia, że kapitan statku winien stosować przy wszystkich swoich czynnościach służbowych, a zwłaszcza przy wykonywaniu umów, działanych za jego pośrednictwem, staranność porządnego kapitana statku.

Staranność porządnego kapitana statku jest pojęciem, które zdaniem teoretyków prawa morskiego, zależy prawie zawsze od oceny sytuacji faktycznej. Jest to staranność wymagana w obrocie handlowym z uwzględnieniem działalności zawodowej kapitana. — Tak, jak staranność porządnego armatora, o której wspomina § 497, tak samo i staranność porządnego kapitana nie jest „diligentia quam in suis rebus", lecz jest tem kryterjum postępowania, wedle którego przeciętny kapitan statku powinien działać w normalnych warunkach. Z uwagi na rozmaitość sytuacyj prawnych i faktycznych w morskim obrocie handlowym, staranność ta może być tylko „diligentia in concreto".

Niezawsze więc będzie można twierdzić, że wystawienie przez kapitana statku czystego konosamentu tam, gdzieby należało konosament ten zaopatrzyć uwagami o wadach towaru, jest niedopełnieniem obowiązków staranności porządnego kapitana. Wprost przeciwnie bowiem, niejednokrotnie może to wynikać z takich sytuacyj, w których właśnie starannością porządnego kapitana będzie wystawienie czystego konosamentu. Kapitan bowiem musi dbać o interes armatora i nie może uczynić nic takiego, coby mogło zniechęcić klienta (załadowcę) od posługiwania się statkiem armatora. Jeżeli więc ma kapitan statku wszelkie podstawy do przypuszczenia, że wady towarów nie są istotnemi, wzgl., że odbiorca nie będzie poszkodowany, a co zatem idzie że i armator nie będzie ponosił odpowiedzialności z § 651 — to niewątpliwie wystawienie czystego konosamentu wzamian za rewers, nie będzie tangowało w niczem jego obowiązków staranności porządnego kapitana. Natomiast jest rzeczą samą przez się zrozumiałą, że wszelkie nadużycie zaufania popełnione w tej dziedzinie przez kapitana statku, wykraczałoby nietylko przeciwko jego obowiązkom stypulowanym w § 511 niem. kodeksu hadl., lecz byłoby również typowem przestępstwem z art. 269 polskiego kodeksu karnego, który postanawia, że „Kto, zajmując się na podstawie przepisu prawnego lub umowy sprawami majątkowemi innej osoby, działa na jej szkodę, podlega karze więzienia do 5 lat". — Nie ulega bowiem wątpliwości, że kapitan statku jest osobą zajmu-

jącą się na podstawie przepisu prawnego (Ks. IV. niem. kod. handl.) oraz umowy usług — sprawami armatora do pociągnięcia go do odpowiedzialności a sam fakt wystawienia czystego konosamentu na szkodę armatora będzie wystarczającym, a to tembardziej, że wedle motywów Komisji Kodyfikacyjnej nie jest wymagane dla stanu faktycznego przestępstwa z art. 269 rzeczywiste następstwo szkody, lecz jedynie zamiar jej wyrządzenia pod względem subjektywnym i niebezpieczeństwo jej powstania, pod względem objektywnym.

Jednakże pomiędzy wypadkami, w których kapitan będzie nawet uważał za swój obowiązek, jako starannego kapitana, wystawić konosament czysty — a czynami wkraczającemi zupełnie jawnie w dziedzinę przestępstwa — istnieje jeszcze cała skala takich sytuacyj, w których kapitan nie będzie mógł z całą pewnością i w zgodzie z własnem sumieniem sprawdzić, czy wystawiając czysty konosament, nie popełnia przestępstwa, zagrożonego kodeksem karnym.

Nie mogąc wyczerpać wszystkich odnośnych sytuacyj faktycznych, a to tembardziej, że życie i zmieniające się ciągle formy obrotu i handlu morskiego stworzą niewątpliwie przykłady dotychczas nawet nie spotykane — należy zanalizować przestępstwa, pod które mogłoby być podciągnięte odnośne działanie kapitana. (d. c. n.)

Dr Tadeusz Bierowski

Drugi rok działalności giełdy bydgoskiej

Wykładnikiem żywotności i stałego rozwoju giełdy bydgoskiej w drugim okresie działalności tj. w roku 1934 był poważny napływ członków. Kiedy bowiem na ultimo 1933 roku giełda liczyła ogółem 123 członków to już z końcem okresu sprawozdawczego liczba ta podniosła się znacznie, bo do cyfry 189. Najsilniejszy przyrost zaznaczył się w kurji handlowej, następnie w kurji przemysłowej, mniej zaś w pozostałych kurjach t. j. rolniczej i konsumentów.

Na poszczególne kurje przypada członków: handlową 144, przemysłową — 35, rolniczą i konsumentów — 10. Nadmienić należy, że przy otwarciu giełdy t. j. w dniu 31 lipca 1933 r. ogólna liczba członków wynosiła zaledwie cyfrę 80. Tak silny przyrost członków podkreślił spopularyzowanie placówki w okręgu pomorsko - nadnoteckim. wzrost zaufania do niej, a w konsekwencji potrzebę jej istnienia i sprawne funkcjonowanie.

Proces napływu członków z terenu zasięgu giełdy nie jest jeszcze zakończony. Wyrazem tego dalsze zgłaszania się firm, które poprzednio były członkami innych giełd. Charakterystycznym momentem jest fakt, że na tak poważną liczbę członków składają się firmy z terenu okręgu pomorsko - nadnoteckiego.

Równolegle z przyrostem członków zaznaczył się bardzo silny ruch towarowy na giełdzie bydgoskiej. Wyrazem tego rozmiary przeprowadzonych transakcyj, które pozwoliły giełdzie na zajęcie czołowego miejsca w rzędzie krajowych giełd towarowych.

Stosunek obrotów giełdy bydgoskiej w porównaniu do pozostałych krajowych giełd towarowych ilustruje wymownie poniższe zestawienie:

Giełda	Ilość transakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
poznańska	39.652	983.307,—	154.172.015,—
warszawska	30.186	858.879,—	142.378.363,—
bydgoska	**25.579**	**513.851,—**	**90.277.230,—**
łódzka	27.041	255.682,—	51.819.392,—
lubelska	18.349	268.338,—	48.087.012,—
katowicka	16.081	202.380,—	36.526.454,—
lwowska	14.460	188.975,—	37.030.794,—
krakowska	6.390	99.602,—	14.987.162,—
wileńska	5.421	88.545,—	25.346.645,—
	183.159	3.459.559,—	600.625.067,—

Jak z powyższego zestawienia wynika, giełda bydgoska zajęła 3 miejsce tak co do ilości obrotu, jak i jego wartości. Podkreślić jednak należy, że w ogólnej kwocie obrotów nie figurują poważne ilości transakcyj eksportowych, nieprzeprowadzanych przez giełdę, oraz transakcyj przeprowadzonych na sąsiednich giełdach. Niemniej jednak poważna cyfra obrotów giełdy bydgoskiej jest dowodem roli placówki bydgoskiej i jej znaczenia w obrocie towarowym okręgu pomorsko - nadnoteckiego.

Z ogólnego obrotu towarowego przypada na poszczególne artykuły:

Nazwa towaru	Ilość transakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
żyto	6.096	187.325,4	30.413.732,03
pszenica	3.793	87.712,18	15.875.092,79
jęczmień	4.065	98.854,89	18.913.786,59
owies	1.330	24.771,83	3.944.376,50
strączkowe	1.072	11.320,25	2.301.958,27
mąki	4.880	40.642,64	10.149.192,24
otręby	2.555	33.528,8	3.748.950,45
ziemniaki	411	19.622,38	910.405,40
inne	1.377	10.073,4	4.017.736,61
	25.579	513.851,79	90.277.230,88

W okresie sprawozdawczym ceny zbóż i innych artykułów ulegały silnym wahaniom. Stosunkowo najkorzystniej przedstawiał się ruch cen żyta w ub. roku. Biorąc pod uwagę

wyjściową przeciętną cenę żyta z grudnia 1933 roku, wynoszącą zł 14,53 za 100 kg, stwierdzić należy, że cena ta bez większych wahań utrzymała się do końca kwietnia 1934 r. W miesiącu maju nastąpiło pewne załamanie, które przejawiło się spadkiem cen do poziomu zł 12,— do 13,20. Od czerwca zaczęły ceny żyta zwyżkować osiągając w miesiącu sierpniu i dalszych poziom zł 17,50 do 17,70. Zwyżkowa ta tendencja załamała się jednak w miesiącu październiku pociągając za sobą spadek cen do zł 13,50. Odprężenie zaznaczyło się dopiero z końcem listopada i w grudniu, wyrazem czego była przeciętna cena, wynosząca w tym miesiącu zł 15,60.

Ceny pszenicy podlegały również silnym wahaniom. Kiedy w grudniu 1933 r. przeciętna cena wynosiła zł 18,65, to w dalszych miesiącach, a w szczególności marcu, kwietniu, maju i czerwcu uległa znacznej depresji, której najniższy poziom w miesiącu maju wyniósł zł 15.— za 100 kg. Miesiące lipiec, sierpień, wrzesień przyniosły pewną zwyżkę, której najwyższy poziom wyniósł zł 22,— w sierpniu. Ostatnie miesiące 4-go kwartału przyniosły dalszą zniżkę, tak że przeciętna cena pszenicy w grudniu wyniosła zaledwie zł 16,75, co stanowi zniżkę o ca zł 2,— w porównaniu do ceny z analogicznego okresu 1933 r.

Stosunkowo najkorzystniej kształtował się przebieg cen jęczmion w szczególności zaś browarowego. Kiedy bowiem w grudniu 1933 r. przeciętna cena transakcyjna wynosiła zł 16,—, to w tym samym okresie 1934 r. już zł 19,70. Podobnie i ceny owsa wykazały różnicę w notowaniach w miesiącu grudniu 1933 r. i 1934 r. wynoszącą przeciętnie ca zł 2,— in plus. W grudniu bowiem 1934 r. przeciętna cena transakcyjna owsa wynosiła zł 15,30, podczas gdy w 1933 r. tylko zł 13,40.

Ilość przeprowadzonych arbitraży na giełdzie przez Komisję Rzeczoznawców wyniosła w okresie sprawozdawczym 145, podczas gdy w ciągu 5 miesięcy pierwszego okresu istnienia giełdy zaledwie 27.

Również działalność sądów rozjemczych giełdy ożywiła się bardzo silnie. W ciągu omawianego okresu sądy rozjemcze rozpatrzyły 52 spraw na ogólną wartość przedmiotu sporów zł 72.000. Fakt ten jest wyrazem wysokiego zaufania do sprawnego i rzeczowego rozstrzygania sporów, wynikających z transakcyj giełdowych.

Omawiając wzrost działalności giełdowych sądów rozjemczych podkreślić wypada, że zakres tej działalności wzmoże się w nowym okresie, a to na skutek zmiany rozporządzenia o organizacji giełd, rozszerzającego kompetencje sądów rozjemczych na wszelkie spory między członkami i uczestnikami giełdy, wynikające zarówno z transakcyj giełdowych, jak i transakcyj zawartych poza giełdą.

Mając za sobą doświadczenie blisko półtoraroczne, giełda bydgoska przystąpiła z końcem ub. roku do prac, mających na celu skodyfikowanie warunków handlowych ogólnych, specjalnych oraz poszczególnych regulaminów. Podjętej pracy przyświecała myśl przystosowania tych warunków i regulaminów do istotnych potrzeb obrotu towarowego z uwzględnieniem handlu portowego.

Wzmiankowane prace mają ponadto na celu wypełnienie luki w zakresie obrotu towarów, w odniesieniu do których odczuwano brak skodyfikowanych przepisów. Prace te zakrojone na szerszą skalę uwieńczone zostały dotychczas ustaleniem szeregu przepisów. — Wspomnieć należy, że do współpracy na tym odcinku zaproszono Pomorską Izbę Rolniczą, która ustosunkowała się najpozytywniej, oraz firmy z całego okręgu pomorsko-nadnoteckiego łącznie z Gdańskiem.

Uchwalenie ostatnio ustawy nowelizującej ramowe rozporządzenie o organizacji giełd, nałożyło nowy obowiązek dostosowania statutu i innych regulaminów do obowiązującej ustawy. Na marginesie tej noweli zauważyć należy, że posiada ona doniosłe znaczenie specjalnie na odcinku podatkowym. Precyzując pojęcie transakcji giełdowej i warunki jej ważności, usuwa wszelkie dotychczasowe wątpliwości, które w konsekwencji narażały członków wzgl. uczestników giełdy na kwestjonowania, a nawet nieuznawania transakcyj giełdowych z ulg podatkowych. Ponadto omawiana ustawa nowelizacyjna wprowadza w życie cały szereg postanowień, uwzględniających najistotniejsze postulaty giełd. Nadając giełdom charakter osób prawnych i instytucji prawa publicznego, oraz używania godła państwowego, podnosi temsamem autorytet i powagę giełd.

Dr Mieczysław Wójcik.

Wiadomości z Gdyni

POBYT W GDYNI PREZESA MIĘDZYNARODOWEJ IZBY HANDLOWEJ.

W dniu 29 kwietnia br. przybył samolotem na lotnisko we Wrzeszczu Prezes Międzynarodowej Izby Handlowej p. Fentener van Vlissingen. Na powitanie gościa, który poraz pierwszy przybył do Polski, udali się Radca Handlowy Ambasady Polskiej w Paryżu p. Stebelski, Sekretarz Generalny Polskiego Komitetu Narodowego Międzynarodowej

Izby Handlowej Dr Rasiński. oraz z ramienia Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni p. Leon Godlewski. W Gdańsku do powyższych osób dołączył się Sekretarz Generalny Międzynarodowej Izby Handlowej p. Vasseur, który po odbyciu podróży do Łotwy i Litwy, towarzyszyć będzie Prezesowi Fentener van Vlissingen w jego podróży po Polsce. Po przybyciu do Gdyni goście złożyli wizytę Panu Komisarzowi Rządu Mgr. pr. Sokołowi, który przyjął ich w towarzystwie Radcy Izby Przemysłowo - Handlowej p. Dyrektora Grabowskiego w zastępstwie nieobecnego na skutek choroby Prezesa S. Tora, oraz Wicedyrektora p. J. Kawczyńskiego. Następnie goście w towarzystwie Dyrektora Urzędu Morskiego p. inż. Łęgowskiego zwiedzili port, poczem po krótkim wypoczynku w pokojach gościnnych firmy „Polskarob", podejmowani byli obiadem przez Izbę Przem. - Handlową w Hotelu Orłowo. W obiedzie tym poza wymienionymi przedstawicielami Izby, wzięli udział Komisarz Rządu Mgr. pr. Fr. Sokół, Dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski i inni.

Podczas deseru Radca Izby Dyrektor Grabowski wygłosił przemówienie powitalne, podnosząc wysiłki i wolę do pracy nad odrodzeniem gospodarczem Polski, oraz znaczenie dla jej życia gospodarczego portu gdyńskiego. W odpowiedzi Prezes Fentener van Vlissingen dał wyraz zrozumienia swego dla prac Polski, które jaskrawie uwydatnione zostały w dokonaniu takiego dzieła, jakiem jest port w Gdyni.

Po obiedzie pp. Prezes Fentener van Vlissingen, Sekretarz Generalny Vasseur, Radca Stebelski i Dr Rasiński odjechali około północy do Warszawy.

WYCIECZKA PRZEDSTAWICIELI SFER HANDLOWYCH ZE SZCZECINA.

W dniu 29 kwietnia br., bezpośrednio po zwiedzeniu Targów Poznańskich w dniu ich otwarcia, przybyła do Gdyni wycieczka przedstawicieli sfer handlowych ze Szczecina w osobach Prezesa tamtejszej Izby Handlowej Dra Otto Lange, Dra Rudolfa Krohne b. Ministra Komunikacji Rzeszy, Dyrektora Portu Szczecińskiego. p. Johannesa Hornemanna, dyrektora generalnego Tow. Akc. Wyrobów Produktów Chemicznych. Dra Hansa Schradera, Syndyka Izby Handlowej w Szczecinie i Dra Elmera Schoene zastępcy Syndyka tejże Izby. Wycieczce tej towarzyszyli Konsul R. P. w Szczecinie p. Heljodor Sztark i referent handlowy Konsulatu p. Z. Derdziński.

Goście złożyli najpierw wizytę w Izbie Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, gdzie w imieniu Prezesa Izby powitał ich Radca Izby p. J. Rummel, a następnie w Urzędzie Morskim, poczem w towarzystwie dyrektora tego Urzędu, inż. Łęgowskiego, zwiedzili port i byli przez niego podejmowani śniadaniem na dworcu morskim. Wieczorem Izba Przemysłowo - Handlowa wydała na cześć gości obiad, na który zaproszeni zostali przedstawiciele sfer gospodarczych portu i Urzędu Morskiego.

W drugim dniu swego pobytu goście w towarzystwie p. Radcy Rummla zwiedzili nowe dzielnice miasta i Orłowo, poczem o godz. 13-tej odjechali pociągiem do Szczecina.

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W MARCU.

Przewozy całkowitej polskiej floty handlowej w marcu r. b. wypadły znacznie korzystniej aniżeli w odpowiednim miesiącu roku ubiegłego. Przewieziono bowiem ogółem pod polską banderą w marcu r. b. 80.337,5 t. towarów wobec 67. 368,5 ton w marcu 1934 roku. Największy rozwój przewozów przypada na statki Żeglugi Polskiej, podczas gdy trzy pozostałe towarzystwa raczej utrzymywały poprzednio zdobyty stan posiadania.

Na statkach S. A. Żegluga Polska przewieziono ogółem 34.145 t. towarów (w marcu ub. r. 18.689 t.), z czego przypada 7088 t. na eksport na statkach linjowych, 7300 na import na statkach linjowych, 360 t. na ładunki tranzytowe i 19.397 t. na przewozy w żegludze nieregularnej. Eksportowano: na linji rotterdamskiej 2.646 t., na antwerpijskiej 1.373 t., na finlandzkiej 1218 t., na hamburskiej 897 t., na wschodnio-szwedzkiej 972 t. Importowano: na linji rotterdamskiej 2809 t., na antwerpijskiej 1684 t., na finlandzkiej 999 t., na hamburskiej 1058 t. i na wschodnio-szwedzkiej 750 t.

W przewozach nieregularnych 15.642 t. przypada na eksport, w tem węgla 7920 t., zboża 2650 t., siarczanu amonu 2560 t., soli potasowych 2.512 t. Węgiel przestał więc grać prawie monopolową rolę w przewozach eksportowych na trampach Żeglugi Polskiej, co uważać można za objaw wysoce dodatni, tembardziej że statki trampowe towarzystwa dzięki swemu typowi i warunkom rynku nie mogą mieć dużego wyboru ładunków. Na import na trampach przypadło 3755 t., w tem 2000 t. tomasyny, 1150 t. orzecha palmowego i 605 t. orzecha kakaowego.

Statki Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego przewiozły 5859 t. ładunku i koni 44 wobec 7715 t. i koni 49 w marcu ub. r. Spadek przewozów przypisać należy niemal wyłącznie zmniejszeniu eksportu bekonów. Na eksport do Londynu przypadło 1802 t., do Hull 1622 t., na import z Londynu 1323 t., z Hull 1112 t.

Na Gdynię przypada w eksporcie do Londynu 1.402 t. i 32 konie, w eksporcie do Hull 937 t. i 12 koni., w imporcie zaś z Londynu 1021 t. i z Hull 774 t. Linja więc pracuje obecnie więcej przez Gdynię. Pozy-

cjami towarowemi w których wybitnie przeważa Gdańsk są: eksportowe — parafina, drzewo i nasiona, natomiast dykta do Londynu kieruje się przeważnie przez Gdynię.

Statki Polsko - Transatlantyckiego Tow. Okrętowego miały w marcu r. b. jeden przyjazd i jeden odjazd do Nowego Yorku. Na wyjściu było ładunku 477 t., poczta i 202 pasażerów, na wejściu 1117,5 t. towarów poczta i 95 pasażerów, czyli ogółem 1.594,5 t. towarów i 297 pasaż. wobec 1.740 t. towarów i 419 pasażerów w marcu r. ubiegłego. — W ub. roku wywieziono 285 t. towarów, wobec czego w roku bieżącym wyraźnie zaakcentowany jest kierunek wyjściowy, wywozowy, co dotyczy również ilości pasażerów, których w r. ub. było 212 na wejściu i 207 na wyjściu.

Statki Polskarobu przewiozły 38.739 t. węgla wobec 39.224,5 t. w marcu ub. roku. — Podróży wykonano 14: cały wywóz, jak zwykle, kierowano przez Gdynię, w ilości 33.698 t.: między obcemi portami przewieziono 5.041 t. (2 podróże pomiędzy Methil a Kopenhagą). Wywieziono do Szwecji 19.020 t., do Norwegji 14.678 t., natomiast do Danji przewieziono 5.041 t. węgla zagranicznego.

NOWY ŁADUNEK ŻYTA Z GDYNI DO STANÓW ZJEDNOCZONYCH A. P.

W tych dniach opuścił Gdynię motorowiec norweski „Indra" z ładunkiem 7.214 ton żyta przeznaczonego dla odbiorców w Nowym Jorku. Jest to już trzeci w tym roku większy transport żyta, jaki wyszedł z Gdyni do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej.

OBNIŻKA FRACHTÓW NA ŁADUNKI Z GDYNI DO PORTÓW POŁUDNIOWEJ AFRYKI.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka, będąca wyłączną przedstawicielką Tow. Okrętowego Union Castle Mail Steamship Co Ltd. donosi, iż od dnia 19 kwietnia stawki konferencyjne Gdynia — Porty Południowej Afryki dla transportów dokonywanych przez wspomniane towarzystwo okrętowe zostały obniżone o 5/- za tonę W/M (General Cargo). Dla korzystania z tej zniżki koniecznem jest podejmowanie konosamentów bezpośrednich Gdynia — Porty Południowej Afryki w Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej w Gdyni.

UDZIELANIE INFORMACYJ TARYFOWYCH PRZEZ URZĄD MORSKI.

Urząd Morski udziela zainteresowanym na zapytania ustne, telefoniczne i piśmienne wszelkich informacyj taryfowych w komunikacji między stacjami portowemi Gdyni, a stacjami położonemi wewnątrz kraju w Austrji, Belgji, Czechosłowacji, na Węgrzech, w Rumunji, Bułgarji, Z. S. S. R., na Bliskim Wschodzie, jak również z portami jugosłowiańskiemi położonemi nad Dunajem. Urząd Morski na podstawie posiadanego materjału udziela również wyczerpujących informacyj z zakresu towaroznawstwa. O informacje powyższe można się zgłaszać bezpośrednio do Urzędu Morskiego — Oddział Ekonomiczny — telefon 13-23.

WIADOMOŚCI Z OKRĘGU IZBY

OBRADY ZARZĄDU GŁÓWNEGO ZWIĄZKU TOWARZYSTW KUPIECKICH NA POMORZU.

W dniu 6 maja rb. odbyło się posiedzenie Zarządu Głównego pod przewodnictwem Prezesa Związku p. Tadeusza Marchlewskiego.

Głównym przedmiotem obrad była sprawa Pożyczki Inwestycyjnej. Po wysłuchaniu sprawozdań z dotychczasowej akcji, uchwalono jeszcze w ostatniej chwili przypomnieć wszystkim o obowiązku subskrypcji, wskazując na doniosłe znaczenie gospodarcze tej pożyczki. Uchwalono także nadać przez Radjo Toruńskie komunikat związkowy, obrazujący korzyści subskrypcji.

Następnie wysłuchano dwóch referatów o nowelizacji podatku od nieruchomości i lokali oraz w sprawie akcji oddłużeniowej, wygłoszonych przez członków Zarządu Głównego pp. Mazura i Tymienieckiego.

Następnie przystąpiono do zanalizowania sytuacji gospodarczej handlu pomorskiego w kwietniu rb. i stwierdzono na podstawie otrzymanych raportów zwyżkę obrotów handlu w bławatach i węglu, natomiast wszystkie inne gałęzie handlu wykazują mimo świąt osłabienie obrotów w porównaniu z rokiem ubiegłym. Znaczniejszy spadek wykazuje handel zbożowy (wskutek braku interwencji), kolonjalny, galanteryjny i gastronomiczny.

Dalszym tematem obrad było delegowanie radców do poszczególnych Komisyj Izby Przemysłowo-Handlowej i wybór członków-korespondentów oraz sprawozdania Centrali i Wydziału Sekcyj Branżowych.

Wobec zniżki cen na wyroby monopolowe uchwalono wystąpić ponownie do Ministerstwa Skarbu o podniesienie rabatów na wódkę, tytoń i sól.

Dalej uchwalono zwołać zamiast Rady Związkowej w tym roku Nadzwyczajny Zjazd

Delegatów ze względu na szereg spraw wielkiej wagi.

Wreszcie wysłuchano referatu Dyrektora Pomorskich Pokazów Gospodarczych p. Wachowiaka i uchwalono poprzeć tę pożyteczną imprezę przez czynny udział w organizacji Pokazów, mających odbyć się we wrześniu rb. w Grudziądzu. Zarząd Główny ukonstytuował się, jako Komitet Wystawowy z ramienia handlu. W okresie Pokazów zwołane będą zjazdy branżowe kupiectwa pomorskiego.

ZESTAWIENIE OBROTÓW

dokonanych w m. kwietniu 1935 r. poszczególnemi gatunkami zbóż na Giełdzie Zbożowo - Towarowej w Bydgoszczy.

	Ilość tranzakcyj	Ilość ton	Wartość w złotych
żyto	243	4.342,5	652.324.23
pszenica	451	10.117.9	1.557.024,65
jęczmień	198	4.082,3	727.693,48
owies	91	1.263,—	192.706.77
groch	32	242,2	71.995.50
strączkowe	62	290,5	47.031,07
mąka żytnia	288	2.396,9	517.016,25
mąka pszenna	239	2.374.—	543.530,94
śruty	7	95,—	11.044,50
otręby żytnie	146	2.159,—	235.439,75
otręby pszenne	72	851,3	92.711,60
mak	3	14.3	4.714,50
makuchy	12	107,—	15.662,50
ziemniaki	55	1.780.9	87.884,—
inne	149	585,4	355.503,57
	2.048	30.702,2	5.112.283,31



PIERWSZA PODRÓŻ „NORMANDIE".

Dnia 29 maja wyruszy z Hawru w swoją pierwszą podróż do Nowego Yorku największy okręt świata „Normandie", należący do francuskiego Towarzystwa Compagnie Générale Transatlantique.

W porównaniu z kilkoma największemi dotychczas okrętami transoceanicznemi, np. z niemieckim „Europą" (około 51.000 ton), lub angielskim „Queen Mary" (72.000 ton), okręt „Normandie" ze swemi 79.000 ton posiada wysoko wyśrubowany rekord wielkości i będzie mógł zabrać na pokład olbrzymią liczbę 2.170 pasażerów i 1.320 osób załogi. Razem 3 i pół tysiąca osób.

Kolos ten zbudowano tak, by mógł zapewnić pasażerom jaknajwiększy stopień wygody i komfortu, niezależnie od klasy i pokładu. Istotnie urządzenia wewnętrzne „Normandie" przekraczają wszystko, co dotychczas w tej dziedzinie można było zobaczyć. Na okręcie znajduje się teatr, kino, pływalnie, sale do różnego rodzaju sportów, gier sportowych, sale balowe itd.

Wszystkie kabiny mają wodę bieżącą ciepłą i zimną, a większość z nich posiada własne łazienki. 187 kucharzy przygotowywać będzie posiłki na „Normandie".

Nietylko z punktu widzenia wygody pasażerów, okręt „Normandie" godny jest podziwu. Poświęcono bowiem jeszcze wiele uwagi zagadnieniom estetycznego rozwiązania wnętrz oraz sprawie artystycznego ich wykończenia.

Czołowi architekci francuscy projektowali salony, jadalnie, sale balowe i inne wnętrza „Normandie", a zdobili je najlepsi artyści dekoratorzy.

Okręt o tak wielkim tonażu, jak „Normandie" nie obawia się burz morskich, gdyż posiada zbyt wielką masę i jest odporny na kołysanie.

Przed górami lodowemi broni go specjalna służba informacyjna wielkich towarzystw okrętowych atlantyckich, a przed pożarem — przeszło 300 osób straży pożarnej, trzymanej w pogotowiu dniem i nocą.

„Normandie" jest prócz tego najszybszym okrętem pasażerskim świata i przebywać będzie odległość 5.700 km. dzielących Hawr od Nowego Yorku w ciągu 4 dni, z przeciętną szybkością pięćdziesięciu kilku kilometrów na godzinę.

OPŁATY KANAŁU KILOŃSKIEGO SĄ ZBYT WYSOKIE.

Prasa niemiecka stwierdza znaczne zwiększenie roli komunikacyjnej Sundu w porównaniu z kanałem Kilońskim. Der Schiffsfrachtendienst z 4 b. m. pisze, iż według obliczeń szwedzkich Sund (Oeresund) przepuszcza obecnie dwa razy więcej towarów niż kanał Kiloński, a mianowicie ruch towarowy przez Sund oszacować można o-

krągło na 20 miljonów ton rocznie. Żegluga szwedzka n. p. w bardzo małym stopniu korzysta z kanału, podczas gdy 15 mil. ton towarów idzie do i z Szwecji przez Sund. — Przytem mają działać nie tylko wysokie opłaty kanałowe lecz również zmiany trukturalne żeglugi bałtyckiej. Zaprowadzenie bezpośrednich linij zamorskich z wielu portów bałtyckich czyni przeładunek w wielkich portach Północnego Morza zbytecznym, przy bezpośrednich zaś transportach do najdalszych krajów zamorskich skrócenie drogi przez posługiwanie się kanałem nie gra prawie żadnej roli.

Taki stan rzeczy jest przedewszystkiem korzystny dla krajów posiadających wielkie węzły składowo - rozdzielcze w Kattegacie i Sundzie, — Norwegji, Szwecji i Danji. — Porty polskie nie są w tak dobrem położeniu, choć rozwijanie przez marynarki skandynawskie bezpośrednich połączeń z zamorzem między innemi również i Gdyni ma wielce dodatnie znaczenie dla naszej ekspansji handlowej. Niezależnie od tego zbyt wysokie opłaty za przejście przez kanał Kiloński, (o których słusznie pisze fachowe pismo niemieckie, że są jedną z przeszkód rozwoju ruchu przez kanał) odczuwają się bardzo dotkliwie przez naszą żeglugę linjową do Anglji, Belgji, Holandji. Nie jest ona li tylko żeglugą dowozową, operującą towarami dla — i z dalszego przeładunku, lecz stanowi arterje życiowe, w tym wypadku zbyt silnie obciążone wysokiemi opłatami za przejście przez kanał towarów i tonażu. — Porty niemieckie, a przedewszystkiem wszystkie północnomorskie oraz Kilonja i Lubeka skorzystałyby również na zwiększeniu ruchu w kanale na skutek zniżenia opłat kanałowych.

PROJEKT ZMIANY PORTU WYJŚCIA DLA SCANDINAVIAN AMERIKA LINIE.

Lansowany w prasie duńskiej plan wydzielenia Scandinavian Amerika Linie z Det Forenede, w charakterze samodzielnego przedsiębiorstwa, z zapewnieniem mu stałej subwencji państwowej, nie znalazło przychylnego oddźwięku w kołach fachowych i społecznych. Wysunięty został obecnie o wiele radykalniejszy projekt przeniesienia punktu wyjścia tej linji transatlantyckiej z Kopenhagi do Esbjerg. Przeniesienie połączonemby być miało z wprowadzeniem na linję statków o dość znacznej szybkości, tak ażeby one rywalizować mogły skutecznie ze wszystkiemi statkami prócz Normandie", „Queen Mary", „Europa" i „Bremen". Północna droga zostałaby porzucona i statki zawijałyby po drodze również do Southampton. Przy tem rozwiązaniu liczy się na znakomite połączenia kolejowe portu Esbjerg z krajami skandynawskiemi, gdyż przypuszcza się, że Szwecja, Norwegja, a nawet Finlandja będą korzystały z tego szybkiego połączenia transatlantyckiego.

Rozwiązanie takie zasadniczo uważać można za zdrowe, gdyż zmniejsza ono zbyteczną konkurencję na transatlantyckim szlaku północnym (dokoła Szkocji). Szkopułem jest jednakże istnienie własnych linij transatlantyckich norweskiej i szwedzkiej opartych o Bergen i Göteborg, od których trudno będzie odciągnąć ich podróżnych. Jak się zdaje, możliwe jest duńsko-szwedzkie porozumienie, zaprowadzające wspólne odjazdy, na szlaku południowym, z Esbjerg. W ten sposób na północnym szlaku pozostałyby linje: polska i norweska.

RUCH STATKÓW W ANTWERPJI W KWIETNIU B. R.

W ciągu kwietnia br. zawinęło do portu w Antwerpji 843 statki, o ogólnej pojemności 1.716.214 t. r. n. Przeciętny tonaż wynosił więc 2.029 ton. W tym samym miesiącu roku ubiegłego zawinęło statków 8.630 ogólnej pojemności 1.725.871 t. r. n. Podział statków według bander był następujący: Anglja statków 247, Niemcy — 175, Holandja — 104, Norwegja — 55, Szwecja — 54, Francja — 49, Belgja — 44, Danja — 38, Stany Zjednoczone A. P. — 11, Finlandja — 11, Z. S. S. R. — 6, Estonja — 5, Grecja 5, Włochy 5, Jugosławja 5. Brazylja 4, Japonja 4, Łotwa 4, Polska — 4, Portugalja — 4, Hiszpanja — 3, Bułgarja, Gdańsk, Egipt, Islandja, Litwa i Tunis po 1 statku.

RUCH STATKÓW W ROTTERDAMIE W MARCU I I-SZYM KWARTALE B. R.

W ciągu marca zawinęło do Rotterdamu wraz z przyległemi do niego małemi portami 1.088 statków, (w tym samym miesiącu roku 1934 zawinęło statków 1.097) o ogólnej pojemności 1.785.222 t. r. n. (w r. 1934 — 1.654.749 t. r. n.) Od początku roku zawinęło statków 3.107 (w roku 1934 — 3.092) o ogólnej pojemności 5.019.784 t. r. n. (w roku 1934 — 4.809.735 t. r. n.)

WIADOMOŚCI CELNE, EKSPORTOWE I IMPORTOWE

ZMIANY W SYSTEMIE UDZIELANIA POZWOLEŃ PRZYWOZU.

Z dniem 12 kwietnia Ministerstwo Przemysłu i Handlu wprowadziło zasadę przesyłania pozwoleń przywozu za zaliczeniem (z wyjątkiem podań kierowanych na kompensatę, lub też. od których pobierane są opłaty na fundusz eksportowy).

W związku ze zmianą systemu załatwiania w Centralnej Komisji Przywozowej, podania na przywóz należy składać na nowych, odpowiednio uzupełnionych blankietach przepisowych. Zaznaczamy, iż część blankietu p. n. „Talon“ winna być wypełniona na maszynie.

Egzemplarze nowego wzoru podań są do nabycia w tych samych instytucjach, co i poprzednio.

UZUPEŁNIENIA PRZEPISÓW DEWIZOWYCH W NIEMCZECH.

Jak wiadomo, istniejąca w Niemczech reglamentacja handlu zagranicznego (t. zw. „nowy plan“) nie zakazuje importu bez zaświadczeń dewizowych. Zakaz bezwzględny trudny byłby do przeprowadzenia w kraju, który potrzebuje dużo surowców. Niemniej usuwanie się z pod kontroli dewizowej całego odłamu importu, sięgającego do 20—30 milj. RM. miesięcznie, stanowi objaw wysoce niepożądany. Dotychczas urzędy celne miały obowiązek meldować urzędom nadzoru (Ueberwachungsstellen) o każdym towarze, odprawianym bez zaświadczenia dewizowego. — Obecnie Centrala Dewiz (Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung) wydała bliższe wskazówki dla urzędów nadzoru, jak postępować z temi meldunkami. Urzędy te mają badać, czy towary w ten sposób importowane nie zostały w nielegalny sposób zapłacone i w danym wypadku mają wnosić doniesienia karne. Dalej mają rozpatrywać, czy i o ile firmom importującym towar bez zaświadczeń dewizowych nie należy zakazać interesów importowych wogóle.

Odrębny dział przepisów dewizowych stanowi kwestja przywozu surowców i wywozu towarów z tych surowców wytwarzanych.

Okólnikiem z 30 marca 1935 r. (Nr. 60/35 wzgl. 23/35), uregulowała Reichsstelle für Devisenbewirtschaftung kwestję tranzakcyj kredytowo - surowcowych, kodyfikując dotychczasowe przepisy i dołączając je do „nowego planu“.

Interesami kredytowo-surowcowemi są takie, gdzie zobowiązanie z importu towarów jest pokryte, na zasadzie wiążącego przyrzeczenia kompetentnego urzędu dewizowego, przez zużycie wpływu z eksportu wyrobów, z tych surowców wytworzonych.

Wnioski o dopuszczenie powyższych interesów rozstrzyga miejscowo właściwy urząd dewizowy, badając przytem przedewszystkiem, czy jest zamówienie na towar wywozowy. Przyrzeczenie wiążące otrzymuje firma eksportowa, natomiast firma importowa tylko zawiadomienie o tem. Kopja przyrzeczenia idzie do urzędu nadzoru, kompetentnego dla danego przywozu i ten bada odpowiedniość cen i kosztów ubocznych towaru mającego być importowanym. Jeżeli urząd nadzoru do 10 dni od daty przyznania nie wniesie zastrzeżenia, zawiadamiając o tem eksportera, to interes jest dopuszczony.

Eksporter, po otrzymaniu wiążącego przyrzeczenia urzędu dewizowego ma wystarać się w Reichsbanku o podobne przyrzeczenie zwolnienia potrzebnej części wpływu z eksportu. Po wpływie dewiz za eksport należy postawić wniosek o przydział definitywny.

Ażeby nie utrudniać wywozu, rezygnują władze z przeprowadzenia dowodu identyczności w wypadkach, gdy surowiec musi przejść przez cały szereg stadjów fabrykacji, gdy nie może być przy przeróbce oddzielony od towaru, idącego na sprzedaż krajową, lub też gdy z powodu krótkiego terminu zamówienia eksportowego niemożliwem jest czekać na import surowca.

Urzędy dewizowe powinny przy ocenie wniosków forsować również dopływ dewiz do Reichsbanku i dlatego przyznawać z dewiz eksportowych tylko taką część, jaka potrzebna jest do zapłacenia udziału surowca w towarze eksportowym. Po pokryciu wszelkich kosztów, również związanych z ewentualnem zastosowaniem „scripsów“, musi pozostać dla Banku Rzeszy nadwyżka dewiz.

Zwrot kredytu surowcowego ma nastąpić w ten sposób, że zagraniczny odbiorca towaru przekazuje równowartość surowca na zlecenie eksportera, wprost zagranicznemu kredytodawcy wzgl. dostawcy surowca, albo też jeżeli eksporter dostaje w Niemczech efektywne zagraniczne środki płatnicze, odprowadza on odpowiednią kwotę, za zezwoleniem Reichsbanku, wprost do rąk kredytodawcy wzgl. dostawcy surowca.

Okólnik zaleca wkońcu postępowanie liberalne i nieutrudnianie formalnościami dojścia do skutku interesów wywozowych.

STAN PRZYWOZU POLSKICH PRODUKTÓW ROLNICZYCH DO FRANCJI.

W latach 1930-31, t. j. w okresie największego rozwoju polsko — francuskiej wymiany handlowej, produkty rolne, hodowlane i pochodne (wyłączając drzewo) stanowiły blisko 40% wartości ogólnego eksportu do Francji.

Po zastosowaniu przez Francję ograniczeń protekcyjnych, udział produktów rolnych w ogólnym wwozie z Polski zaczął poważnie spadać; wynosił on:

w r. 1932	33%
w r. 1933	26%
w r. 1934	16%

Rok bieżący zapowiada się jeszcze gorzej, wobec gwałtownej akcji rolnictwa francuskiego przeciwko wszelkiemu wwozowi rolnemu z zagranicy oraz wobec ograniczenia rynku zbytu przez odłączenie Zagłębia Saary.

Według statystyk francuskich wwóz polskich produktów rolniczych i hodowlanych

w okresie trzech lat ostatnich przestawia się jak następuje:

	1934	1933	1932
	Wartość w tys. fr. fr.		
Jęczmień	3.233	2.835	25.993
Gryka	48	1.016	744
Zboża inne	157	16.751	5.635
Nasiona	4.985	8.490	4.985
Nasiona oleiste	221	57	616
Ziemniaki	3.845	2.113	9.098
Chmiel	4.103	1.612	1.263
Rośliny lecznicze	226	98	134
Jarzyny suche	4.081	7.974	7.797
Konie rzeźne	—	1.901	7.148
Drób żywy	35	299	351
Barany żywe	—	1.279	—
Nierogacizna	2.926	1.124	—
Drób bity	180	705	1.689
Mięso baranie	1.942	1.877	2.851
Mięso wieprzowe	46	1.109	522
Jaja	2.339	3.995	8.896
Skóry surowe	1.074	1.848	705
Cukier	7.033	4.273	3.598
Pierze i odp. zw.	702	1.192	879

W produktach wolnych do wwozu do Francji, jak nasiona, skóry, rośliny lecznicze, chmiel i in., zbyt we Francji kształtował się w zależności od konjunktury, w pozostałych jednak gałęziach rezultaty zależne były głównie od szeregu zarządzeń administracyjnych i gospodarczych ze strony władz francuskich.

Od 1932-go roku przydział kontyngentów francuskich regulowany jest na zasadzie tymczasowych umów polsko-francuskich, obejmujących jedynie kilka produktów rolnych.

Początkowo, przy systemie licencyj dla grupy t. zw. „Autres Pays" (co stanowiło nieraz do 30% kontyngentów ogólnych), możliwem było uzyskać pewną ilość licencyj na towary polskie, chociaż oficjalne umowy francusko-polskie przydziału kontyngentów na te towary nie przewidywały. W miarę czasu jednak poszczególne państwa zawarowały sobie w umowach handlowych z Francją określone udziały w ogólnej cyfrze kontyngentów i tym sposobem wyczerpana została nieomal cała marża licencyj „autres pays."

Poważną trudnością dla eksportu polskiego jest — w związku z wypowiedzeniem przez Francję konwencji handlowej z 1929 roku — zastosowanie taryfy maksymalnej do szeregu produktów polskich. Od października 1933 r. ustał zupełnie wwóz do Francji: koni rzeźnych, baranów, gryki, makuchów, niektórych wędlin i in. Pozatem poważnie zahamowany został wwóz skór, dziczyzny, konserw, raków, kaszy i t. d.

Zobowiązania Francji w stosunku do krajów, z któremi zawarto umowy handlowe, z jednej strony, a coraz gorsza konjunktura zbytu na rynku z drugiej strony, wytworzyły niekorzystne perspektywy dla przyszłości eksportu polskiego do Francji.

Z pośród interesujących Polskę produktów rolnych należy wskazać na charakterystyczny wzrost produkcji i podaży z kolonij francuskich na jęczmień, jaja i konie rzeźne. Pozatem wzrost francuskiej produkcji ziemniaków, nierogacizny, drobiu i masła, stwarza dla eksportu polskiego coraz mniejsze widoki zbytu. *P. I. E.*

ROZDRABNIANIE W SKŁADACH CELNYCH SZMAT, SKRAWKÓW TKANIN, MATERYJ I WYROBÓW DZIANYCH.

Ministerstwo Skarbu na podstawie przepisów prawa celnego, dotyczących praw i obowiązków osób składających (Dz. U. R. P. Nr. 84, poz. 610 z 1933 r.) zezwoliło okólnikiem (D. D. IV. 4070/2/35 z dnia 16. III. 1935 r.) na rozdrabnianie (krajanie, cięcie, szarpanie itd. w publicznych i prywatnych składach celnych, położonych w siedzibie Urzędów Celnych w Gdyni, Lwowie, Łodzi i Warszawie, szmat, skrawków tkanin, materyj i wyrobów dzianych oraz znoszonych wyrobów dzianych, celem doprowadzenia ich do stanu podpadającego pod pkt. 1 poz. 719 taryfy celnej.

W związku z dokonywaniem wymienionych wyżej czynności mają zastosowanie przepisy § 66 i 71 instrukcji manipulacyjnej dla władz i urzędów celnych z następującemi uzupełnieniami.

Wniosek o rozdrobnienie, złożony przez stronę stosownie do wspomnianych przepisów instrukcji manipulacyjnej, urząd uwzględni tylko wówczas, gdy przedsiębiorstwo składowe, w którem towar ma być rozdrobniony, przeznaczy dla dokonywania tych czynności specjalne pomieszczenie składowe całkowicie izolowane od reszty pomieszczeń składu, zaopatrzone w wentylatory i urządzenia, umożliwiające doprowadzenie towaru do stanu podpadającego pod pkt. 1 poz. 719 taryfy celnej, oraz dostarczy na żądanie urzędu celnego dla funkcjonarjuszów celnych nadzorujących rozdrabnianie specjalnych kostjumów (kombinezonów), masek, rękawic itp. środków ochronnych.

Przy rewizji wewnętrznej towaru, przeprowadzonej przed rozpoczęciem rozdrabniania należy ustalić i odnotować na wniosku, czy towar w rozumieniu taryfy celnej jest wielobarwny, czy jednobarwny: ustalenie takie będzie miarodajne dla zastosowania do rozdrobnionego towaru przy ostatecznej jego odprawie pkt. 1-go lit. „a" względnie pkt. 1 lit. „b". pozycji 719 taryfy celnej. Ustalanie przed rozdrobnieniem pozycji taryfy celnej dla szmat, skrawków tkanin, materyj i wyrobów dzianych, oraz znoszonych wyrobów dzianych, które ze względu na ich stan użytkowy lub wymiary nie podpadają pod pkt. 1, poz. 719 taryfy celnej, nie jest wymagane.

Szmaty, skrawki tkanin, materyj i wyrobów dzianych, oraz znoszone wyroby dziane, doprowadzone przez rozdrobnienie do stanu podpadającego pod pkt. 1, poz. 719 taryfy celnej, urzędy celne odprawiają ostatecznie według tegoż punktu i pozycji taryfy celnej, przyczem jednobarwne szmaty, skrawki tkanin, materyj i wyrobów dzianych, oraz znoszone wyroby dziane urzędy celne będą zwalniać od cła po przedstawieniu przez stronę pozwolenia Ministerstwa Skarbu w myśl uwagi do poz. 719 taryfy celnej.

Okólnik powyższy wszedł w życie z dn. 1 kwietnia 1935 r.

KONSERWOWANIE OGÓRKÓW IMPORTOWANYCH DO ANGLJI.

Holandja, która przygotowuje ogórki w puszkach według gustu i smaku klienteli angielskiej, osiąga ceny znacznie wyższe od cen płaconych za polskie ogórki. Holenderskie ogórki przyrządzone są w sposób ścisły i jednolity, następnie sterylizowane, co im nadaje trwałość w smaku. Sposób holenderski jest kosztowniejszy niż polski, lecz ogórki osiągają wyższe ceny i lepszy popyt na rynku.

Sposób pakowania i przyrządzania ogórków, wymagany przez rynek angielski, jest następujący: Ogórki wysortowane, najlepszego gatunku, zdrowe i wypłukane, ogrzewa się nad parą lub w wodzie, z umiarkowaną temperaturą. Następnie układa się ogórki w puszki (2 kg, 4 kg, 5 kg, 8 kg.) Ogórki w puszkach zalewa się wodą dystylowaną. Woda ta musi być cukrzona, białym czystym cukrem. Dla dodania smaku dodaje się zioła (herbs) względnie koperek — dill (właściwie dla polskich ogórków) lecz tylko świeże. Zdarzało się, że dodany stary koperek w polskich ogórkach zdyskwalifikował towar.

W ten sposób przygotowane ogórki można środkiem konserwacyjnym utrwalić. Ma to wpływ na cenę. Powszechnie używany jest przez firmy holenderskie i niemieckie do konserwacji ogórków kwas octowy, który dodaje się w ilości 2 proc. płynu.

ZMIANY PRZEPISÓW CELNYCH I DEWIZOWYCH ZANOTOWANE PRZEZ P. I. E. W OKRESIE OD 7 DO 17 KWIETNIA 1935 R.

BELGJA. Na mocy ustawy z dnia 28. II. 35 Król posiada pełnomocnictwo do zakazu sprzedaży, transportu i posiadania w celach handlowych tych towarów, których wwóz podlega przymusowi znakowania, a które nie są znakowane. Ustawa zawiera szereg przepisów karnych.

BUŁGARJA. Z dniem 15 marca rb. weszła w życie ustawa o organizacji i kontroli wywozu bułgarskiego, która przewiduje:

Minister Gospodarstwa Narodowego (art. 1) wprowadza obowiązkową kontrolę bułgarskich artykułów wywozowych co do ich rodzaju, jakości, typu i opakowania. Dla każdego artykułu wywozowego zostanie wydany osobny regulamin.

Władze celne nie będą zezwalać (art. 2) na wywóz tych artykułów, co do których, w myśl art. 1, została wprowadzona obowiązkowa kontrola, o ile nie będą zaopatrzone specjalnem zaświadczeniem wydanem przez organa Ministerstwa Gospodarstwa Narodowego.

Art. 3 ustala, kto może być eksporterem artykułów, podlegających obowiązkowej kontroli.

Dalsze artykuły przewidują, że Minister Gospodarstwa Narodowego ma prawo organizowania stowarzyszeń eksporterów bułgarskich oraz ustanawiania sposobu wykorzystywania przyznanych kontyngentów z zagranicy na bułgarskie artykuły wywozowe.

Celem poparcia wywozu artykułów bułgarskich zostaje stworzony przy Ministerstwie Gospodarstwa Narodowego „fundusz popierania wywozu", którego środki składać się będą z pomocy i subsydjów państwowych, samorządowych i prywatnych urzędów, przedsiębiorstw i organizacyj, kar, konfiskat, darów itp.

DANJA. Towary objęte reglamentacją przywozu:

Grupa 01: Konie, nierogacizna, inne żywe zwierzęta, jelita, żołądki cielęce, tłuszcz wielorybi, margaryna, wieprzowina, mięso, odpadki rzeźnicze, drób bity, masło, mleko, ser, jaja, tłuszcze, dziczyzna, konserwy rybne, skorupiaki.

Grupa 03: Słód, mąka pszenna, żytnia i inne, kasza, groch, wyroby ze zboża (makaron, chleb, ciasta), mąka kukurydziana, koniczyna młoda, czerwona, biała, nasiona traw, brukwi, rzepy, buraków, warzyw, drzew, zboże i rośliny strączkowe.

Grupa 05: Ziarna roślin (z wyj. ziarn używanych do wyrobu oleju), suszone owoce, owoce w łupinach, korzenie suszone, ziemniaki, jarzyny inne, owoce świeże, w konserwach, grzyby, soki owocowe, chmiel i ekstrakt z chmielu.

Grupa 06: Masa kakaowa, mączka, łupinki, miód, cukier owocowy itp. wyroby tytoniowe, kasza i mąka ryżowa, ekstrakty kawy i surogaty kawy, ziarna kakaowe, masło kakaowe, ryż w łupinkach, napoje spirytusowe i spirytus, wina zwykłe i owocowe, ocet i kwas octowy.

Grupa 08: Wełna i inne produkty przędzalnicze pochodzenia zwierzęcego, jedwab i sztuczny jedwab, prod. przędzalnicze roślinne, odpadki materj. bawełn. i wełnianych, przędza wełniana, bawełniana, lnjana, jedwabna, jutowa, wszelkie szpagaty, powrozy, liny, struny z jelit.

Grupa 10: Wyroby z juty, konopi, lnu, materjał żaglowy, brezenty, linoleum, cerata, dywany i wyroby dywanowe, kapelusze i czapki, rękawiczki skórkowe, wyr. kuśnierskie, obuwie, pościel i meble wyściełane, wyroby manufakturowe, kwiaty sztuczne, materjały wełniane, bawełniane jedwabne na metry, odzież męska i chłopięca, pończochy i skarpetki, szale, chustki, rękawiczki bawełniane i wełniane, inne trykotaże.

Grupa 12: Skóry wyrobione, wyroby ze skóry, wyroby szczotkarskie, włosie, pierze czyszczone i nieczyszczone, wyroby z kości i rogu, pergamin.

Grupa 14: Tłuszcze zwierzęce, nafta, benzyna, oleje i smary, waselina, smoła, wosk ziemny, cerezyna, oleje roślinne i tłuszcze roślinne, kwas tłuszczowy werniksy i lakiery, asfalt, wosk, balsamy, tragent, guma, szelak, kopal, lak do lakowania, smarowidła do wozów, klej stolarski, inny klej, agar-agar.

Grupa 15: Opony i dętki gumowe, wyroby z gumy i kauczuku, perfumy, mydła, świece, wosk, proszki do prania.

Grupa 16: Podkłady kolejowe, drzewo bukowe, drzewo do palenia, wełna drzewna, drzewo odpasowane do wyrobu skrzynek, dykty, zapałki, wyroby z drzewa (za wyj. obręczy wiklinowych, używanych beczek i masy papierowej), wszelkie drzewo nieobrobione i obrobione, posadzki.

Grupa 18: Kwiaty i liście cięte, cebulki kwiatowe i korzenie, drzewo owocowe, wszelkie żywe rośliny, wyroby z drzewa korkowego, ze słomy, wikliny i trzciny, wyroby koszykarskie, celofan, orzechy, ziarna palmowe, kokosowe, ziemne i inne owoce do wyrobu oliwy, ziarna soji.

Grupa 19: Tektura, papa asfaltowa, smołowa, papa wykła i izolacyjna, tapety, papier światłoczuły,

wszelkie papiery i wyroby z papieru, papa surowa do fabr. papy do krycia dachów.

Grupa 21: Superfosfaty, sole potasowe, ultramaryna, indigo, ekstrakty farbiarskie, barwniki smołowane, farby anilinowe, biel cynkowa, biel ołowiana, litopon, szpat (minje), wszelkie barwniki i wyroby z barwników, czernidła, farby malarskie, ołówki, tusz, kalka, taśmy barwiące, nawozy sztuczne (za wyjątkiem superfosfatu Nr. poz. tar. celnej 2101 i saletry chilijskiej Nr. poz. 2106), soda kalcynowana, saletra potasowa (z wyj. używanego jako nawóz sztuczny), inne chemiczne i techniczne artykuły.

Grupa 22: Węgiel kamienny, koks, brykiety (cinders), kamienie do brukowania i inne, gruz, piasek, kamienie wapienne w surowych blokach, granit (częściowo przygotowane do budowy i pomników), piaskowiec i kamień wapienny częściowo przygotowany lub krajany maszynowo, cement, wapno palone, kaolina i glina ogniotrwała, proszki do czyszczenia (tar. cel. p. 126—7), sól, torf.

Grupa 23: Cegły, płytki glazurowe do wykładania ścian i podłóg, dachówki, rury gliniane, płyty azbestowe, cementowe, inne wyroby z cegły (p. 128) artykuły z gliny palonej do budowy i celów sanitarnych, wszelkie wyroby z gliny, porcelany, fajansu, wyroby kamienne, lustra wszelkie, szkło w taflach, butelki i lampy szklane (p. 85—87), wszelkie inne butelki i opakowania szklane, żarówki, wszelkie wyroby ze szkła (za wyjątkiem guzików).

Grupa 24: Żelazo w sztabach i belkach i inne fasonowane, rury lane, ciągnione i części do tychże, płyty, blachy, drut walcowany, lemiesze do pługów, wyroby z lanego żelaza do budowy i użytku domowego, wszelkie inne wyroby z lanego żelaza, wyroby z płyt żelaznych, narzędzia i instrumenty, gwoździe . śruby, nakrętki, matryki, nity, wyroby z drutu, części wozów, wagi, nożyki do golenia, inne wyroby z żelaza, m. in. obręcze, żelazo surowe w każdej formie, łom żelazny, igły z żelaza, kotły do centr. ogrzewania, radiatory.

Grupa 25: Metal do użytku w drukarniach, cyna do lutowania, płyty, rury, sztaby i drut z innych nieszlachetnych metali, tubki (metalowe), wyroby metalowe do użytku w gospodarstwie domowem, wszelka armatura, wszelkie inne wyroby z metalu, igły z innego metalu niż żelazo.

Grupa 26: Wózki transportowe, rowery, również części do tychże, za wyjątkiem siodełek ze skóry, motocykle, również ich części, za wyjątkiem siodełek, samochody w komplecie, również podwozia samochodowe, karoserje samochodowe, części samochodowe, wozy, wózki dziecinne, maszyny i części do maszyn, instrumenty muzyczne, klawiaturowe, gramofony i części do tychże, płyty gramofonowe, aparaty fotograficzne, wstęgi kinematograficzne surowe, inne instrumenty i części do tychże, mierniki do elektryczności, instrumenty elektrotechniczne, aparaty telefoniczne, statki morskie, łodzie, promy, maszyny lotnicze, balony, lokomotywy.

Grupa 27: Druki z tekstem duńskim (poz. 265), pióra wieczne, latarnie elektryczne (dynamo), baterje elektr., przybory elektrotechniczne, maszyny i aparaty elektryczne, lampy, części do lamp, akumulatory, radjoaparaty, obrazy i rysunki, wyroby galanteryjne, wyroby z celuloidu, przybory kancelaryjne, biżuterja, zabawki i wszystkie inne artykuły, należące do poz. tar. celnej Nr. 74—76, 364, pakunki do maszyn i wszelkie inne materjały izolacyjne, (tar. cel. p. 226), lampy do radjoaparatów, wszelkie inne radjotechniczne materjały.

Towary wolne od reglamentacji wwozu.

Siatki do włosów, wkładki stalowe do gorsetów, szpilki do włosów, szpilki do spinania, igły do maszyn, druty do robót włóczkowych, szydełka, gwoździe do podków, kreda do pisania i znaczenia, miary składane i w taśmach, przędza z azbestu, struny z jelit, przędza z kokosu, sosy Pickles i Chutney (poz. tar. celnej 307 b i c).

Towary, których wwóz może być ograniczony tylko za zgodą komisji walutowej.

Pasza (mączka rybna, mięsna i kostna), słoma, siano, sieczka, suszone śliwki, kawa, herbata, tytoń surowy, ekstrakt słodowy, skóry surowe, okulary i lornetki, lunety (tar. cel. Nr. 74 i 75). Zegarki i części do tychże.

ESTONJA. W Dzienniku Urz. z dn. 19. III. 35 r. ogłoszono spis środków nawozowych, które mają być clone według par. 41 tar. celnej: superfosfat, sól potasowa 40 proc., saletra chilijska, saletra wapienna, guano itp.

FINLANDJA. Zmniejszona została dotychczasowa premja (w wys. 5 Fmk.) dla masła wywożonego do Niemiec o 1 Fmk., zaś dla innego masła podwyższono premję o 1,50 Fmk.

GRECJA. Nowy dekret Min. Finansów i Gospodarki Narod. wprowadził ograniczenia przywozu towarów zagranicznych o 20% aż do 1 lipca rb. w stosunku do ilości dozwolonych do przywozu dla poszczególnych importerów. Zarządzenie obejmuje wszelkie towary.

HISZPANJA. Z dn. 27. III. 35 skontyngentowano na rok 1935 wwóz niektórych artykułów, jak następuje: szynki — 640 q., ryby świeże lub solone — 8475 q. Międzyministerjalna komisja dokona podziału kwoty kontyngentowej na poszczególne państwa.

HOLANDJA. Ogłoszona została lista grupy towarów wyjętych z kontyngentu dotyczącego gwoździ drucianych, a mianowicie: drut żelazny ciągniony i stalowy ponad 5 mm grubości lub poniżej 0,9 mm grubości, żelazo płaskie o grubości od 0,9 mm do 5 mm, o ile szerokość przekracza 5 mm.

Ukazały się zarządzenia Ministra Spraw Ekonomicznych kontyngentujące import do Holandji następujących towarów:

Superfosfaty. Okres skontyngentowania 1. IV. 1935 — 1. VII. 1935 r. Okres bazowy 1. IV. — 1. VII. 1933 i 1934 r. Ustawowo przysługuje 100% przeciętnego wagowego importu w okresie bazowym.

Saboty drewniane. Okres kontyngentowania 1. IV. 1935 — 1. VIII. 35. Okres bazowy 1. IV. 35 — 1. VIII. 35. Ustawowo przysługuje 90% przeciętnego wagowego importu w okresie bazowym.

Z dniem 1. bm. skontyngentowanie importu szczotek do odkurzaczy zostało w Holandji zniesione.

IRLANDJA. Rząd irlandzki wydał nowe rozporządzenie kontyngentowe, w myśl którego wwóz następujących nawozów sztucznych do Irlandji bez specjalnej licencji wwozowej został zakazany. Superfosfaty, mielone fosfaty mineralne, mieszane nawozy sztuczne.

Zakaz wwozu nie dotyczy artykułów:

a) które sprowadzone zostały na zasadzie przewidzianej licencji w/g ustawy o kontroli wwozu,
b) które w kraju zostały wyprodukowane, wywiezione i znów sprowadzone. Kontyngent obowiązuje od 1. V. 35.

Rozporządzeniem z dn. 26. III. 35 r. na zasadzie ustawy o kontroli wwozu pewnych tkanin w sztukach, które w całości lub częściowo wyprodukowane są z wełny, rząd irlandzki ustalił okres trwania kontyngentu od 18. IV. do 31. VI. br. Kontyngent wynosi 500.000 yardów kwadr.

KANADA. Od 1 czerwca 1935 r. przepisy o zaopatrywaniu towarów znakiem pochodzenia dotyczyć będą również szkła taflowego i arkuszowego oraz zwykłego lub niekolorowego szkła okiennego.

Znak kraju pochodzenia szkła należy umieszczać na każdej pace, opakowaniu, skrzyni itp.

W czasie rozprawy budżetowej w Parlamencie Minister Finansów Kanady zaproponował i uzyskał w dniu 22. III. 35 aprobatę na szereg zmian natury podatkowej i celnej.

Zmiany te idą wyraźnie w kierunku wzmocnienia preferencji brytyjskiej, obniżają lub kasują opłatę celną od niektórych artykułów pochodzenia brytyjskiego oraz rozszerzają preferencję na wszystkie dominja, kolonje i terytorja mandatowe imperjum brytyjskiego, zwalniając je zarazem od 3% opłaty akcyzowej, której podlega import z zagranicy.

Obniżki stawek celnych dotyczą prawie wyłącznie kolumny taryfowej preferencji brytyjskiej i nie naruszają naogół kolumny traktatowej i ogólnej.

Wśród zmian, które pośrednio dotkną eksport polski do Kanady, wymienić można następujące: (poniżej podane są nowe stawki celne ad valorem w nawiasie zaś te, co obowiązywały poprzednio, w porządku kolumn: preferencji brytyjskiej, traktatowej i ogólnej).

alkohole, spirytus, gin, whiskey, likiery od t. zw. proof gallon: dol. 5,10 i 10 (poprzednio dol. 8,10 i 10).

Bibułka do papierosów, nieklejona, w rolkach — 10%, 22½%, 25% a. v. (15%, 22½% 25%, bibułka klejona w rolkach, 10%, 32½%, 35%, (22½%, 32½% i 35%); bibułka w formie gilz, w książeczkach i t. p. 17½%, 32½%, 35% (22½%, 32½%, 35%).

cegła ogniotrwała — bez cła, 12½% i 15% (10%, 12½% i 15) szkło i wyroby ze szkła 15%, 30% i 32½% (20, 30 i 32%).

wyroby wełniane — 27½% i 17 centów za funt, 35% i 30 centów za funt, 40% i 35 centów (27½% i 18¾ cent., 35% i 30 centów, 40% i 35 centów).

Sukno do wyrobu obuwia domowego, do dalszego przerobu w fabrykach: wolne od cła, 35% i 30 centów od funta, 40% i 35 centów od funta (27½% i 18¾ centów, 35% i 30 centów i 40% i 35 centów).

W. KS. LUKSEMBURG. Rząd luksemburski postanowił w związku z odstąpieniem Belgji od parytetu złota — zdewaluować frank luksemburski o około 10%. Od 1 kwietnia rb. ustalono nowy parytet, mianowicie 1,25 fr. belg. za 1 frank luksemburski.

NIEMCY. Od dnia 25 marca 1935 r. obowiązuje zakaz przewozu mięsa w małym ruchu granicznym między Litwą i Niemcami.

NORWEGJA. Brislingi i śledziki mniejsze niż 9 cm., które nie mają być stosowane jako przynęta przy połowie — import jest zakazany. To samo odnosi się do brislingów i śledzików przeznaczonych do fabrykacji konserw w okresie od 1 stycznia do 30 kwietnia włącznie.

Pozwolenia na import obuwia gumowego, fajansu, pierza i puchu oraz masła podlegają opłacie w wysokości 1 öre od 1 kg.

Parlament zadecydował zabronić wwozu ryb solonych zagranicznego pochodzenia, pozostawiając departamentowi handlu możność robienia wyjątków.

WĘGRY. Rozporządzeniem ministerjalnem z dn. 13. III. 34 wchodzi w życie decyzja rządu za Nr. 2400/1934 M. E. w sprawie podwyżki cła dla kwaśnych siarczynów i t. d. Dotyczy to jedynie przesyłek, które po 27. III. 34 r. nadeszły do oclenia.

Ze względu na potrzebę reorganizacji sprzedaży i zużycia wełny wprowadzona została przez rząd węgierski reglamentacja obrotu wełną, zarówno wewnątrz kraju, jak i w zakresie przywozu z zagranicy. Eksport został zakazany, import zaś uzależniony od zezwolenia rządowego.

WIELKA BRYTANJA. Zostało wydane rozporządzenie, w myśl którego worki z juty nie podlegają przymusowi znakowania pochodzenia.

Additional Import Duties ustala zmianę taryfikacji na dywany, dywaniki i t. p. W klasie III, grupa VIII, poz. 1, p. 3a tar. celnej dotychczasowe brzmienie „ręczne" zamieniono na „ręczne wiązane supełkowo". Powyższe rozporządzenie zostało wydane celem umożliwienia prowizorycznego wprowadzenia w życie i ratyfikacji polsko - angielskiej umowy handlowej z dnia 27. II. br.

Zwolniony został od cła z dniem 21. III. 35 r. wosk następujących gatunków: Carnauba, Candelilla, Montan, które służą jako surowce do fabrykacji politury i pasty do obuwia.

Z ważnością od 26. III. 35 zmieniono stawki celne na stal i żelazo, jak następuje:

bloki, płyty i płytki przy cenie wwozowej do 4 £ za 1 tonę — cło wynosi 2 £ za tonę.
bloki, płyty i płytki powyżej 4 £ do 7 £ 10 sh za 1 tonę — cło wynosi 2 £ 10 sh za tonę.
sztaby i sztangi (wyłączając sztangi toczone) do 4 £ za 1 tonę — cło wynosi 2 £ za tonę.
sztaby i sztangi (wyłączając sztangi toczone) od 4 £ do 9 £ za 1 tonę — cło wynosi 3 £ za tonę.
profile przy cenie wwozowej do 7£ za 1 tonę — cło wynosi 3 £ za tonę.
profile przy cenie wwozowej od 7 £ do 15 £ za 1 tonę — conajmniej 4 £ lub 33⅓% ad val. jeśli ta jest wyższą od minimalnej
dźwigary — cło najmniej 3 £ od 1 tony lub 33⅓% najmniej cło 3£ lub 33⅓%.
obręcze i taśmy przy cenie do 7 £ za tonę najmniej cło 4 £ lub 33⅓%.
obręcze i taśmy przy cenie od 7 £ do 16 £ za tonę najmniej cło 4 £ lub 33⅓%.
szyny — cło najmniej 3 £ od 1 tony lub 33⅓%.

MOŻLIWOŚCI HANDLOWE I EKSPORTOWE

FIRMY ZAGRANICZNE, PRAGNĄCE NAWIĄZAĆ KONTAKT Z EKSPORTERAMI POLSKIMI.

Ciesząca się przychylną opinją firma w Tunisie zainteresowana jest objęciem przedstawicielstw polskich eksporterów. E/8756/92/Ch.

Firma belgijska obejmie reprezentację firm polskich, mogących podjąć się dostaw przeznaczonych dla domów towarowych. E/96/55/3F/Ch.

Agenturowa firma hiszpańska pragnie zastępować interesy firm polskich na tamtejszym terenie. E/10382/21/Ch.

Agent tuniski zainteresowany jest uzyskaniem reprezentacji firmy polskiej eksportującej drzewo budulcowe. E/8757/92/Ch.

Firma egipska pragnie nawiązać kontakt z polskiemi wytwórniami artykułów fajansowych i innych. P/10788/3M/Ż.

Firma w Teheranie interesuje się dostawami karbidu do Persji. P/10783/47/Ż.

Firma agenturowa w Londynie interesuje się nawiązaniem kontaktu z polskiemi wytwórniami chałwy. P/9228/60/Ż.

Firma fińska pragnie importować esencje perfumeryjne z Polski. P/10186/47/Ż.

Firma w Essen interesuje się dostawami papy dachowej i produktów smołowcowych. P/9903/4C/Ż.

Firma angielska pragnie nawiązać kontakt z polskimi wytwórcami skórzanych sandałów i pantofli damskich, różnych modnych fasonów. P/8597/64/M.

Firma belgijska reflektuje na objęcie przedstawicielstwa polskiej firmy eksportowej, fabrykującej: sukna z wełny czesankowej na suknie i palta damskie, materjały drukowane z jedwabiu sztucznego na suknie; bawełniane materjały drukowane.

Firma marokkańska interesuje się importem z Polski materjałów włókienniczych. P/8771/64/M.

Firmy marokkańskie interesują się importem fezów z sukna czarnego, gęstego i gładkiego, w formie

uciętego stożka i rozmiarów bardzo małych. P/9599/64/M.

Firma portugalska interesuje się importem skór kozłowych i baranich do wyrobu walizek. P/9553/3/T.

Koleje egipskie rozpisały na dzień 27 kwietnia br. przetarg na dostawę kwadr., do przykrywania wagonów. P/9769/46/M.

Przetarg na artykuły włókiennicze. Departament Zdrowia przy egipskiem Ministerstwie Spraw Wewnętrznych rozpisał na dzień 11 maja br. przetarg na dostawę prześcieradeł lnianych i bawełniano-wełnianych. P/9709/46/M.

Firmy polskie przed nawiązaniem kontaktu handlowego z firmą S. Kirsch, Amsterdam, Pl. Franschelaan 17, zechcą zwrócić się po odnośne informacje do P. I. E. (E/8699/64/CH).

Bliższe informacje w powyższych sprawach uzyskać mogą zainteresowani eksporterzy w Państwowym Instytucie Eksportowym. Przy zgłoszeniu należy powołać się na odnośny numer. Firmy, które nie pozostawały dotychczas w bliższym kontakcie z Instytutem, winny nadesłać jednocześnie swe referencje.

SPRAWY PODATKOWE

ULGI PRZY NABYWANIU ŚWIADECTW PRZEMYSŁOWYCH NA ROK 1935 DLA PRZEDSIĘBIORSTW BUDOWLANYCH.

Ministerstwo Skarbu z mocy art. 39 ustawy o państwowym podatku przemysłowym (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 76, poz. 716) zezwala bez składania podań, na prowadzenie w 1935 roku *przedsiębiorstw budowlanych, prowadzących prawidłowe księgi handlowe,* na podstawie świadectw przemysłowych kategorji odpowiadającej nie ogólnej, tj. największej (§ 61 rozporządzenia wykonawczego do powyższej ustawy), lecz *średniej rocznej liczbie zatrudnionych robotników.*

Przedsiębiorstwa budowlane istniejące już w 1934 roku i chcące korzystać z powyższej ulgi winny dopłacić do 15 maja 1935 r. różnicę między ceną posiadanego świadectwa a ceną świadectwa przemysłowego kategorji odpowiadającej średniej rocznej liczbie robotników zatrudnionych w 1934 r.

Przedsiębiorstwa budowlane powstałe dopiero w 1935 r. mogą korzystać z ulgi, o ile wykupią na 1935 rok świadectwa przemysłowe kategorji odpowiadającej ilości robotników zatrudnionych w pierwszym miesiącu po uruchomieniu przedsiębiorstwa, przyczem nie dotyczy tych przedsiębiorstw termin na wykupienie świadectw przemysłowych, oznaczony wyżej dla przedsiębiorstw istniejących już w 1934 roku (15 maja 1935 r.)

O ile okaże się, że średnia roczna liczba robotników, zatrudnionych w 1935 roku przewyższa taką średnią z roku ubiegłego, w przedsiębiorstwach zaś powstałych dopiero w 1935 roku liczbę robotników zatrudnionych w pierwszym miesiącu istnienia tego przedsiębiorstwa, czyli, że wykupione świadectwo przemysłowe jest niewystarczające, przedsiębiorstwo to winno z końcem 1935 r., a nie później, jak do 15 stycznia 1936 r. uiścić dopłatę do ceny właściwego, w myśl ustępu pierwszego niniejszego okólnika, świadectwa przemysłowego.

Równocześnie Ministerstwo Skarbu wyjaśnia, że średnią roczną liczbę zatrudnionych robotników należy obliczać na podstawie list płacy i uzyskuje się ją z podziału *przez 200 (dwieście)* ogólnej ilości przepracowanych dniówek w ciągu roku, tj. robotnikodni.

W wypadku, gdyby przedsiębiorstwo budowlane nie było czynne cały rok, lecz tylko w ciągu kilku miesięcy, należy szukając średniej rocznej ilości robotników, zatrudnionych w tem przedsiębiorstwie, obliczyć ilość *robotniko-dni* w stosunku rocznym i tak otrzymany rezultat dopiero podzielić przez 200.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

NOCNA KOMUNIKACJA LOTNICZA I POCZTOWE POŁĄCZENIE Z POLSKĄ.

Od 1-go maja uruchomiona została w Stockholmie komunikacja lotnicza, głównie dla przewożenia poczty.

Samolot odlatujący ze Stockholmu o godzinie 19,40 do Berlina, ma tam bezpośrednie połączenie ze wszystkiemi prawie większemi miastami Europy.

Dzięki temu nadzwyczaj praktycznemu połączeniu, list naprz. wysłany ze Stockholmu po zamknięciu biura dociera do rąk adresata naprz. w Paryżu, Londynie etc. nazajutrz rano między godz. 8 a 9-tą.

Zasadniczo listy lotnicze powinny być specjalnie frankowane według taryfy poczty lotniczej. Istnieje natomiast między szwedzkim Urzędem Pocztowym a Towarzystwem Lotniczem ciche porozumienie, według którego duża część poczty nawet specjalnie nie ofrankowana, wysłana zostaje nocną drogą lotniczą. Korzystają z tego przeważnie przesyłki przeznaczone na Zachód Europy, do Londynu, Paryża, Brukseli etc.

Odnośnie komunikacji z Polską, trudno przypuszczać, by poczta szwedzka kierowała

korespondencję do Polski nocną komunikacją lotniczą, specjalnie nieofrankowaną. Chodzi jedynie o to, by w całej rozciągłości wykorzystać wygody wynikające z nocnej komunikacji lotniczej, dla tej części korespondencji, która jest odpowiednio ofrankowana.

Samolot stockholmski leci do Berlina, stamtąd zaś poczta rozchodzi się we wszystkich kierunkach.

Samolot z Berlina do Warszawy odlatuje jak wiadomo dopiero 14.45 z przybyciem do Warszawy 17.50.

Jeśli jednak korespondencja z Berlina będzie skierowana do Polski via Gdańsk, to może być już w Warszawie nazajutrz o godzinie 11.40 i niewątpliwie tego samego dnia adresatom doręczona. Dla Gdyni naprz. skierowanie listów lotniczych via Gdańsk ma jeszcze większe znaczenie, zważywszy, że ranny samolot berliński jest w Gdańsku już o godz. 9.20.

Sprawa uruchomienia oddawna projektowanej linji lotniczej Malmö — Gdynia jest na dobrej drodze, i otwarcia jej, jeśli nie zajdą nieprzewidziane okoliczności, można oczekiwać w czerwcu lub lipcu r. b.

SPRAWY TURYSTYCZNE

WAGONY CAMPINGOWE NA KOLEJACH FRANCUSKICH.

Państwowe Koleje Francuskie wprowadzają w roku bieżącym ciekawą inowację w zakresie turystyki.

Pomysł polega na tem, że odnowiono i przerobiono pewną liczbę wagonów towarowych na wagony campingowe, w których przy pomocy własnego sprzętu campingowego, jak łóżka polowe, kuchnie, stoły itp. można będzie urządzić się, jak w domku campingowym.

Wagony takie, wynajmowane przez kolej grupom, składającym się z 8—10 osób, doczepiane będą do pociągów osobowych, przenosząc uczestników z miejsca na miejsce, według dowolnie ułożonej marszruty.

W wybranych przez uczestników miejscowościach wagon pozostaje przez kilka godzin lub kilka dni, stanowiąc bazę dla wycieczek w okolice, poczem rusza w dalszą drogę.

Cena wynajmu wagonu jest niezwykle przystępna, wynosi bowiem 18 fr. dziennie, 110 franków tygodniowo i 400 franków miesięcznie. Pozatem uczestnicy opłacają pół biletu 3 klasy za odległość przebytą w czasie trwania wycieczki.

WYSTAWY I TARGI

MIĘDZYNARODOWE TARGI FUTRZARSKIE W WILNIE.

Rezultaty zeszłorocznych I-ch Ogólnopolskich Targów Futrzarskich, jak również uchwały Ogólnopolskiego Zjazdu Kupców i Przemysłowców Branży Futrzarskiej i Kuśnierzy wykazały, że targi futrzarskie są dla Polski i dla polskiego przemysłu i kupiectwa z rozmaitych względów gospodarczo uzasadnione, celowe i pożyteczne.

Opierając się tedy z jednej strony na zainteresowaniu, jakie wzbudziły zeszłoroczne targi futrzarskie, z drugiej zaś mając na względzie celowość takich targów i ogólne korzyści z nich wypływające, Komitet Targów Północnych w Wilnie, wyłonił specjalny Komitet Wykonawczy, który organizuje w roku bieżącym, w terminie od 12. VI do 27 VI drugie z kolei Targi Futrzarskie.

W myśl życzeń zeszłorocznych klientów targów i wskazówek wypływających z uchwał I-go Ogólnop. Zjazdu Kupców i Przemysł. branży futrzarskiej, Dyrekcja postanowiła wprowadzić pewne, zmiany w organizacji tegorocznych targów.

W tegorocznych targach jako sprzedawcy będą mogli brać udział tylko hurtownicy, wystawiający na sprzedaż większe ilości skór surowych i wyprawionych, ewentualnie konfekcję futrzarską w partjach hurtowych. — W związku z tem każda firma sprzedająca swój towar na targach, otrzyma za opłatą odpowiedni do jej zapotrzebowania, osobny i zamykany na klucz pokój w pawilonie targowym do swej wyłącznej dyspozycji na cały czas trwania targów.

Mając również na uwadze konieczność przeróbki surowca, celem dostarczenia na targi futer wyprawionych, Komitet Wykonawczy poczynił w tym roku starania w celu uzyskania odpowiednich kontyngentów na futra surowe w takim terminie, któryby umożliwił wspomnianą przeróbkę, z tem, że surowiec przerobiony dostarczony będzie na targi.

Jeżeli chodzi o odbiorcę, czyli o kupującego to znajdzie on na Targach Wileńskich taką rozmaitość towaru, że bezwarunkowo zaspokoi swoje żądania, a co najważniejsze, znajdzie możność dobrania najbardziej odpowiadającego mu artykułu, gdyż będą tu reprezentowa-

ne towary, tak z całej Polski, jak również i dostarczone bezpośrednio z zagranicy.

—o—

Mając na względzie interesy tak sprzedawcy jak i nabywcy, jak nie mniej szereg ulg celnych, kolejowych, podatkowych i kredytowych — sądzić należy, iż tegoroczne Targi Wileńskie będą najdogodniejszem miejscem kupna — sprzedaży futer krajowych i zagranicznych tak dla producentów — przemysłowców, jak i dla konsumentów — konfekcjonistów i kuśnierzy. W pierwszym rzędzie odegra tu rolę udostępnienie bezpośredniego nawiązania stosunków handlowych i danie możności dobrego zbytu swych wyrobów dla jednych i dogodnego a taniego zaopatrzenia się w towar na zeson zimowy dla drugich.

Na tegorocznych Targach Futrzarskich w Wilnie wystawione będą na sprzedaż wszelkiego rodzaju futra krajowe i zagraniczne, surowe i wyprawione — a mianowicie: bobry, jagnięta strzyżone (agneaux rasés), baranki, koty, krety, króliki, lisy wszelkich rodzajów, karakuły, półkarakuły, wyporki (breitszwance), oposy amerykańskie, tasmańskie i australijskie piżmowce, rysie, skunksy, świstaki, whitecoats, wydry, zające, źrebaki, cielaki i tp. jak również imitacje wszelkiego rodzaju: nutriety, oposety, biberole, skunksety i t. p. imitacje małp, fok i i.

W targach tegorocznych wezmą udział również eksporterzy krajowego surowca (źrebaki, cielaki, króliki, zające, lisy, chomiki itp.), co pozwoli zainteresowanym odbiorcom na bezpośrednie zapoznanie się z surowcem polskim zebranym w większej ilości na terenie M. T. F. w Wilnie jak również na wybranie najodpowiedniejszego towaru i dostawcy.

TARGI PARYSKIE — OD 18 MAJA DO 3 CZERWCA 1935 R.

Targi Paryskie są jedną z największych imprez handlowo - przemysłowych Francji, cieszącą się corocznie wielką frekwencją wystawców i zwiedzających.

W roku bieżącym na Targach wystawione będą wytwory przemysłowe 8.000 firm francuskich i zagranicznych, reprezentujących niezliczone gałęzie handlu i przemysłu. Jeśli dodamy, że okres trwania Targów zbiega się ze „Świętem Paryża", co pozwoli po załatwieniu interesów handlowych zobaczyć jego ciekawe imprezy, to musimy dojść do przekonania, że podróż do Paryża w tym czasie przedstawia się bardzo interesująco. Koleje Francuskie przyznały udającym się na Targi Paryskie następujące zniżki kolejowe:

Wystawcom, handlowcom i przemysłowcom 50 proc.

Pojedyńczym zwiedzającym 40 proc.

PRZEMYSŁ I HANDEL RYBNY NA WYBRZEŻU

POŁOWY BAŁTYCKIE W KWIETNIU

Połowy bałtyckie naszych rybaków wypadły w kwietniu rb. znacznie korzystniej, aniżeli w kwietniu roku ubiegłego. Z dwu składników tych połowów — przybrzeżnych i dalekomorskich tylko pierwszy odbijał korzystnie od zeszłorocznych skromnych połowów przybrzeżnych, podczas gdy połowy bornholmskie się nie rozwinęły i pozostały na zeszłorocznym poziomie (136.690 kg wartości 25.695 zł, w roku ubiegłym 137.620 kg o wartości 20.911 zł). Zawiodła tu konsumcja dorsza, który zapełniał w stanie zamrożonym halę rybną, a w większych ośrodkach kraju był drogi dzięki niewystarczająco rozwiniętej konsumcji i wysokim kosztom pośrednictwa, konserwacji i transportu.

Połowy przybrzeżne dały aż 932.840 kg, wartości 230.028 zł, wobec 319.060 kg wartości 115.929 zł w kwietniu ubiegłego roku. Późna Wielkanoc tegoroczna przyczyniła się do przedłużenia sezonu połowu szprota, którego złowiono 719.200 kg wobec 224.000 kg w kwietniu ub. roku.

Płastug złowiono również więcej — 66.430 kg (52.090 kg w kwietniu 1934), łososi 29.090 kg (18.110), mielnic 1.850 kg (1.100), troci 450 kg (1.200), śledzików również znacznie więcej niż w ub. roku: 101.340 kg (15.730), węgorzy 500 kg (750), dorszy 131.880 kg (99.920), kwapów 320 kg (7.660), sieji 210 kg (350), cert 1.390 kg (1.000), szczupaków 9.390 (7.130), okoni 4.120 (5.460), łoci 3.350 (5.630), jesiotr 10 kg (0).

Z połowów sprzedano: do wędzarń 697.370 kg, na rynku miejscowym 359.150 kg i do Gdańska sprzedano 13.010 kg.

OBROTY PORTU RYBACKIEGO W KWIETNIU

Ogólny obrót rybą morską wyniósł w Gdyni w miesiącu kwietniu br. 1.276 ton ryb i przetworów rybnych, z czego 498 ton przypada na własne połowy a reszta na import. Z ogólnej ilości importu 778 ton, przeszło przez port rybacki 618 ton, a 160 ton przez port handlowy. Do portu rybackiego zawinęło sześć statków zagranicznych przywożąc: *śledzi solonych:* z Holandji 99 ton tj. 485/1 i 300/2 beczek, z Anglji 97 ton tj. 555/1 i 100/2 beczek, z Norwegji 192 ton tj. 1.202/1 i 5/2 beczek; *śledzi mrożonych:* norweskich 10 ton; *konserw:* 2 tony, *tranu* 5 ton, *innych* ryb 6 ton. Z Islan-

dji statkiem-chłodnią przybyło 200 ton *dorszy* zamrożonych. W porcie handlowym wyładowano: śledzi solonych holenderskich: 16 ton, śledzi solonych z Litwy 17 ton, śledzi świeżych 24 ton, konserw 24 ton, tranu 78 ton. Towary przechodzące przez port handlowy pochodziły z jedenastu państw: Holandja, Danja, Niemcy, Portugalja, Szwecja, Norwegja, Belgja, Litwa, Francja, Finlandja, U. S. A.

Z portu rybackiego wysłano z rybami do kraju 78 wagonów kolej. Wobec zakończenia się sezonu głównego na ryby morskie obrót w kwietniu stanowi trzecią część obrotów marcowych br. Tak niskie obroty, jeśli chodzi o import, spowodowała nieprzychylna konjunktura dla śledzi solonych, a i własne połowy byłyby większe gdyby nie stosowano ograniczeń.

KRONIKA

— **CENY NA ŚLEDZIE SOLONE NA RYNKU GDYŃSKIM.** W porcie rybackim w Gdyni notowano ostatnio następujące ceny za oclone śledzie solone, loco wagon port rybacki, za jedną całą beczkę, za gotówkę w złotych:

1. **Polskie połowy „Mewy“:** Small matties I trade 72, matties I trade 72, matfulls I trade 72, spents 58, tornbellies 45, matties szkockie 62.
2. **Solone w Gdyni „Polonia“** — wysprzedane.
3. **Importowane angielskie:** Small matties I trade 74, takież ordinary 68, matties I trade 74, takież ordinary 68, trójka matties i small matties 78, matfulls I trade 75, matfulls ordinary 70, spents 55, matties szkockie 80.
4. **Holenderskie importowane:** Small matties ordinary 66, matties ordinary 66, matfulls ordinary 66, spents (ylen) 52.
5. **Matties solone** w Belgji 53, belgijskie puste 51.
6. **Norweskie:** sloe 4/500 sztukowe 35, 5/600 sztukowe 36, vaar 4/500 sztukowe 33, 5/600 sztukowe 34, 6/700 sztukowe 34, sloe matties 50.
7. **Islandzkie oryginalne matjasy** (matjes) 75, takież w „słodkim“ stanie 55.

Inne ryby importowane, oclone, f-co port rybacki:

Dorsze islandzkie, mrożone, oczyszczone — bez głów za 50 kg 45 zł.

Z własnych połowów:

szproty świeże płacono rybakom za 50 kg 6 zł, szproty wędzone za 50 kg 23 zł, szproty w oliwie, puszki 400 gramowe, za sto puszek 60 zł; dorsze świeże, bez głów i wnętrzności, za 50 kg płacono rybakom 8 zł: dorsze wędzone w kawałkach, za 50 kg 50 zł: dorsze wędzone w całości, za 50 kg 45 zł: flądry duże płacono rybakom za 50 kg 15 zł: flądry duże wędzone 50 kg 55 zł: certy świeże płacono rybakom za 50 kg 30 zł; certy wędzone za 50 kg 70 zł: mielnice (małe łososie) za 50 kg 100 zł: mielnice wędzone za 50 kg 200 zł: łososie duże, płacono rybakom przy końcu tygodnia za 50 kg 150 zł.

— **EKSPORT ŁOSOSI Z POLSKICH POŁOWÓW.** W obecnym sezonie połowów łososi na Bałtyku eksportowaliśmy z Gdyni około 30.000 kg świeżych łososi. Łososie wysyłano do Szwecji, Danji, Anglji, Szwajcarji, Austrji i Węgier. Łososie natychmiast po połowie pakuje się do skrzyń wyłożonych słomą, owijając każdą sztukę papierem pergaminowym i przesypując drobno tłuczonym lodem. Skrzynie lub kosze, posiadają wymiary ustalone, a waga ryb z opakowaniem wynosi około sto kilo (na opakowanie odchodzi do 40 procent wagi).

Są to pierwsze próby eksportu łososi z naszych połowów. Dotychczas eksport ten szedł przez Gdańsk.

— **RESTAURACJA RYBNA NA WYSTAWIE RZEMIEŚLNICZEJ W GDYNI.** Rozpoczęto już budowę restauracji rybnej na molo rybackiem, na terenie Wystawy Rzemieślniczej. Powierzchnia restauracji wynosić będzie 230 m. kwadr. Dwie ściany boczne będą całkowicie oszklone. Koszt budowy, która będzie zakończona jeszcze w tym miesiącu pokryty ma być przez inicjatora restauracji p. J. Konkola, właściciela wędzarni. Zapewne restauracja rybna przyczyni się do propagandy spożycia ryb morskich z polskich połowów.

ODJAZDY STATKÓW GDYNIA–GDAŃSK

Sailings from Gdynia and Danzig — Schiffsabfahrten ab Gdynia und Danzig.

(Zmiany zastrzeżone — Sailings subject to change without notice — Änderungen vorbehalten).

Do portów bałtyckich: Gdynia — Gdańsk — Tallinn — Kotka — Helsingfors
Baltic Ports: Gdynia — Danzig — Tallinn — Kotka — Helsingfors

„Żegluga Polska“ S. A.

Daty odjazdów — Dates of sailings

s/s	Gdynia wtorek	Gdańsk sobota	Tallinn środa	Helsingfors sobota
Cieszyn	14. 5.	17. 5.	21. 5.	22. 5.
Capella	21. 5.	24. 5.	28. 5.	31. 5.

Po 16 listopada br. statki powyższe zawijają do Kotki tylko przy dostatecznym ładunku.

Uwaga: Przy dostatecznych ładunkach statki zawijają do Wyborga i Leningradu. Bezpośrednie konosamenty do wszystkich fińskich portów.

Notice: Calls to Wiborg and Leningrad if required — Through Bills of Lading to all Finnish Ports. — The communication with Kotka will be maintained after 17th November if required.

Do Abo — Mäntyluoto — Wasa

H. Lenczat i S-ka

s/s Chr. Russ — z Gdyni 11/13. 5.

Do Tallinna i Rygi

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 20. 5. s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Do Rygi (Riga)

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki	Ryga środy
Achilles	13. 5.	15. 5.

Do Rygi i Lübeck

H. Lenczat i S-ka

s/s Anneliese — z Gdyni 13. 5.

Do Kopenhagi (Copenhagen)

F. G. Reinhold Ltd.

s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 16. 5. s/s J. C. Jacobsen — z Gdyni 23. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do duńskich portów prowincjonalnych, Islandji, Wysp Faroer, New Yorku i portów Morza Śródziemnego.

Notice: Through B/L to Danish Ports, Iceland, Faroes, New York an to Mediterrannean Ports.

Do Stockholmu

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 5.

Żegluga Polska S. A.

s/s Tczew — z Gdyni 13. 5.

Do Stockholmu i Göteborga

Rummel & Burton

s/s Ginetto — z Gdyni 15/16. 5.

Do Helsingborg — Malmö — Göteborg

Behnke & Sie

s/s Egon — z Gdyni 20. 5.

Do Aarhus — Odense

F. G. Reinhold Ltd.

ż/m Erna — z Gdyni 21. 5.

Do Kalmaru

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 5.

Do Ahus — Malmö — Halmstad — Helsingborg — Göteborg

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Iwan — z Gdyni 15. 5. s/s Iwan — z Gdyni 29. 5.

Do Kłajpedy (Memel)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Marieholm — z Gdyni 15. 5.

Do Hamburga (Hamburg)

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia wtorki i soboty	Gdańsk wtorki i soboty
Kaete	14. 5.	18. 5.

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Chorzów — z Gdyni 18. 5. — z Gdańska 21. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich portów transatlantyckich, angielskich, śródziemnomorskich, oraz do portów położonych nad Łabą.

Notice: Through B/L to all Transatlantic, English and Mediterrannean Ports and Elbe Ports.

Do Oslo i innych wschodnio-norweskich portów (Moss — Kambo — Drammen) (Oslo and other East-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Santa Cruz — z Gdyni 7. 5. s/s Akershus — z Gdyni 17. 5.

Do Stavanger — Bergen — Trondheim i innych zachodnio-norweskich portów (West-Norway Ports)

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Ursa — z Gdyni 13. 5. s/s Jaederen — z Gdyni 21. 5.

Uwaga: Bezpośrednie frachty do wszystkich północno-norweskich portów, Petsamo (Finlandja), Islandji i Wysp Faroer.

Notice: Through B/L to all North-Norway Ports. Petsamo (Finland), Iceland and Faroes.

Do Rotterdamu (Rotterdam)

„Żegluga Polska“ S. A.

s/s Puck — z Gdyni 21. 5. — z Gdańska 25. 5.

Statek odchodzi z Gdyni w każdy wtorek, z Gdańska w każdy piątek, z Rotterdamu w każdą sobotę. — Poza wyżej wymienionemi statkami „Żegluga Polska“ przyjmuje ładunki do Rotterdamu na statek dodatkowy „Irisen“, odchodzący z Gdyni w soboty oraz z Gdańska w poniedziałki.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do Amsterdamu i in. portów holenderskich oraz do portów reńskich.

Notice: Through B/L to Amsterdam and other Dutch Ports and to Rhenish Ports.

Lenczat & Co sp. z o. o.

s/s Wiborg — z Gdyni 14. 5.

Aug. Wolff Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

s/s	Gdynia poniedziałki i czwartki	Gdańsk środy i soboty
Oscar Fridrich	13. 5.	15. 5.
Niobe	20. 5.	22. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich portów transatlantyckich i portów nadreńskich.

Notice: Through B/L to all Transatlantic and Rhenish Ports.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

Odjazdy — Sailings

	Gdynia	Gdańsk
s/s Bussard	16. 5.	18. 5.

Do Antwerpji (Antwerp)

„Żegluga Polska“ S. A.

Odjazdy—Sailings

s/s	Gdynia	Gdańsk	Antwerpja
Śląsk	14. 5.	18. 5.	23. 5.
Hel	21. 5.	25. 5.	30. 5.

Ferdynand Prowe, Sp. z o. o.

s/s Bussard — z Gdyni 16. 5. — z Gdańska 18. 5.

Do Amsterdamu

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Perseus — z Gdyni 14. 5.

Do Londynu

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lech — z Gdańska 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

Polska Zjednoczona Korporacja Bałtycka
(Polish United Baltic Corporation)

s/s Baltonia — z Gdańska 14. 5. — z Gdyni 16. 5.

Do Hull

Polsko-Brytyjskie Tow. Okrętowe S. A.
(Polish British Steamship Co. Ltd.)

s/s Lwów — z Gdańska 14. 5. — z Gdyni 16. 5.
s/s Lublin — z Gdańska 21. 5. — z Gdyni 23. 5.

Do Liverpool i Manchester

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Brynhild — z Gdyni 23. 4.

Do Leith — Grangemouth — Aberdeen

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Corsica — z Gdyni 11. 5. s/s Haarlem — z Gdyni 18. 5.

Do portów francuskich (French Ports) — Dunkierki (Dunkirk) — Le Havre — La Pallice — Bordeaux

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Seine — z Gdyni 20. 5. s/s Skjöld — z Gdyni 29. 5.

Wyspy Kanaryjskie (Canary Islands) Las Palmas, S-ta Cruz de Tenerifa, S-ta Cruz de la Palma

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 14. 5.
Ładuje bezpośrednio do Las Palmas

Pasajes — Bilbao — Oporto — Lizbona — Sevilla — Gibraltar — Casablanca — Mazagan Mogador — Port Lyautey — Laroche — Rabat — Saffi — Agadir—Villa Alhucemas— Tetuan — Fedhala

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Pasajes — z Gdyni 14. 5.

Uwaga: Przyjmuje się ładunki do Ferrol i Villa Garcia o ile zaofiarowane w dostatecznej ilości.
Do Oranu przyjmuje się ładunki bezpośrednie najmniej 500 ton.

Gdynia — porty hiszpańskie (Walencja — Barcelona)

Polska Agencja Morska (P. A. M.)

s/s Nantic — z Gdyni 22. 5.

Malaga — Cartagena — Alicante — Tarragona — Barcelona — Marsylja — Genua — Livorno — Neapol — Catania — Messina — Palermo

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Bernicia — z Gdyni 15. 5. s/s Trapani — z Gdyni 29. 5.

Ładuje również bezpośrednio do Port Vendres.

Napoli — Livorno — Genua — Catania — Casablanca — Tanger — Ceuta — Melilla — Oran — Algier — Tunis — Marseilles

F. G. Reinhold Ltd.

s/s Egholm — z Gdyni 12. 6.

Genova — Napoli — Catania — Livorno — Messina — Palermo

Rummel & Burton

s/s Fior di Mandorlo — z Gdyni 12. 5.

Do Algieru — Egiptu — Palestyny — Syrji — Turcji — Grecji — portów Morza Czarnego (Alexandria — Piraeus — Istanbul — Beyrouth — Jaffa — Haiffa)

Polska—Lewant, Agencja Okrętowa

s/s Roland — z Gdyni 10. 5. m/s Hemland — z Gdyni 23. 5.
m/s Forsvik — z Gdyni 29. 5.

Uwaga: Bezpośrednie konosamenty do wszystkich innych portów lewantyńskich.
Notice: Through B/L to all Levante Ports.

Do Nowego Yorku (New York) — Filadelfji (Philadelphia)

American Scantic Line

s/s City of Fairbury — z Gdyni 10. 5. s/s Cliffwood — z Gdyni 18. 5.

Do Nowego Yorku (New York) — Halifax (Canada)

Linja Gdynia—Ameryka

s/s Pułaski — z Gdyni 17. 5.

Do Ameryki Południowej (South - America)

Polska Agencja Morska (PAM)

m/s San Francisco — z Gdyni 26. 5.

Bergenske Baltic Transports Ltd

s/s Equator — z Gdyni 20. 5.

Gdynia — Cape Town, Algoa Bay, East London, Lorenco Marques

Bergenske Baltic Transports Ltd.

m/s Hammaren — z Gdyni 23. 5.

Gdynia — Daleki Wschód (Far East)

Do Penang — Port Swettenham — Singa pore — Hongkong — Sanghai — Kobe — Yokohama (Takao — Hankow — Tsingtau — Tientsin — Dairen)

Polska Agencja Morska (PAM)

s/s Philoctetes — z Gdyni 25. 5.

Gdynia — Port Said — Karachi — Bombay, Madras, Calcutta, Rangoon

Bergenske Baltic Transports Ltd.

s/s Tiradentes — z Gdyni 18. 6.

Gdynia — Adelaida — Melbourne — Sydney — Newcastle — Brisbane

Polska Agencja Morska

STATKI OCZEKIWANE W GDYNI

Terminy przyjazdów mogą ulec zmianom bez uprzedzenia.

Skrót „lin." oznacza statek kursujący na regularnej linji. — Nazwisko lub firma za każdym ze statków oznacza maklera okrętowego.

9 maja:

m/s DELHI lin. dla wyładowania ryżu, juty i drobnicy z Indyj, Bergenske.
s/s SCANIA lin. po ładunek do Hiszpanji i Sycylji, Bergenske.
s/s HERAKLES lin. po ładunek do Rio, Santos, Buenos Aires, Bergenske.
s/s HUNDVAAG dodatk. lin. z Rotterdamu dla wyład. i ład., PAM., Żegluga Polska.
m/s DEJEFORS z ład. celulozy z Uddevalla, Wolff.
m/s ERIK po ład. cukru do Kopenhagi, Reinhold.
s/s HENRIETTE po ład. cukru do Kopenhagi, Reinhold.
s/s KJELL po węgiel, Bergenske.
s/s MARS po węgiel, Bergenske.

10 maja:

s/s ROLAND lin. lewantyńskiej, dla ładowania, Pol. Lewant.
s/s CITY OF FAIRBURY z portów bałtyckich po ładunek do N. Yorku i Filadelji, Amer. Scantic Line.
s/s SANTA CRUZ lin. po ładunek do wsch. Norwegji. Bergenske.
s/s DORRIT lin. z owocami i drobnicą z Sycylji i Hiszpanji, PAM.
s/s ELLAVORE lin. z portów belgijskich z drobnicą i złomem, PAM.
s/s SIGRID lin. dodatk. z portów belgijskich z drobnicą i złomem, PAM.
m/s HILDA z drobnicą, Wolff.
s/s HERNÖSAND lin. po ładunek do Helsinek i Viipuri, Lenczat.
s/s BALDER po węgiel, PAM.
s/s HINRICH PETERS po węgiel, Progress.
s/s LOTTE HALM ze złomem, Rummel & Burton.

11 maja:

s/s CLAN MALCOLM z ryżem surowym z Rangoon, PAM.
m/s TITANIA lin. z portów Gulfu z bawełną i drobnicą, Bergenske.